राजस्थान विधान सभा की कार्यवाही का वृत्तान्त

अंक ५] तृतीय विधान सभा के पंचम सत्र, १६६४ का ३० वां दिवस संख्या [illegible]

शनिवार, दिनांक २१ मार्च, १६६४

विधान सभा की बैठक म० पू० ८ बज कर १४ मिनट पर विधान सभा भवन, जयपुर में प्रारम्भ हुई ।

(श्री रामनिवास मिर्धा, अध्यक्ष, पदासीन)

भीलवाड़ा में पुलिस अधिकारियों द्वारा पिटाई सम्बन्धी विषय पर वाद-विवाद

श्री अध्यक्ष : श्री सुराणा ।

श्री मानिकचन्द सुराणा (कोलायत) : कल सदन में माननीय भूतपूर्व गृह मंत्री ने सरकार की तरफ से भीलवाड़ा के सम्बन्ध में वक्तव्य दिया और एक वक्तव्य परसों दिया था । मैं आपसे इस सम्बन्ध में निवेदन करना चाहता हूं कि इस सदन में क्योंकि पिछले तीन दिन से भीलवाड़ा का मसला बराबर चर्चा में आ रहा है, उसके कुछ तथ्य में आपकी इजाजत से सदन के समक्ष रखना चाहता हूं । सबसे महत्वपूर्ण बात यह है कि जो सूचनाएं इस सदन में दी गईं उन सूचनाओं में बहुत सी इन्करेक्ट स्टेटमेंट्स हैं, बहुत से गलत तथ्य बताये गए हैं । सबसे महत्वपूर्ण बात कल हमको बताई गई कि डी० आई० जी०, सी० आई० डी०, श्री सन्तराम को जांच करने के लिए भेजा है और उनकी रिपोर्ट सरकार को इस घंटे तक, इस मिनिट तक, इस सैकंड तक प्राप्त नहीं हुई है । मैं आपसे निवेदन करना चाहता हूं कि वह डी० आई० जी०, सी० आई० डी० कल जब मैं सदन के दो माननीय सदस्यों के साथ में भीलवाड़ा गया तो वह सुबह ही यहां पहुंच गया था । सारी जांच करके जो कुछ भी बातें मालूम हुई उसकी रिपोर्ट सुबह सात बजे जयपुर में उन्होंने सब्मिट कर दी । मैं नहीं समझता कि जब एक स्पेशल ऑफिसर भेजा जाय और उसकी रिपोर्ट सरकार को मिल जाय, सुबह ७ बजे तक अधिकारी जयपुर में आ जाय, उसके बावजूद सरकार किस तरह से ९-९॥ बजे कहती है कि उसकी रिपोर्ट नहीं प्राप्त हुई ।

दूसरी बात उन्होंने कही कि ए० एस० पी० को पुलिस लाइन्स के लिए ऑर्डर्स दे दिए गए हैं । वह ए० एस० पी० महोदय कल संध्या ६॥ बजे तक जब हम भीलवाड़ा पहुंचे वह वहीं मौजूद थे । एस० पी० साहब कहते हैं कि उन्होंने पुलिस लाइन्स के कोई आदेश प्राप्त नहीं हुआ । कलेक्टर कहते हैं

Page No. 2

(श्री मानिकचन्द सुराणा)

कि कोई आदेश नहीं आए और ए० एस० पी० कहते हैं कि मैं जाने से पहले बहुतसों को भीलवाड़ा से बाहर भेज दूंगा। मैं समझता हूं कि पुलिस लाइन्स सरकार के तहत काम करती है उसके बावजूद सदन में जो सूचना दी गई, उसके आदेश सरकार कम्युनिकेट नहीं कर सके कलेक्टर और एस० पी० भीलवाड़ा को, तो यह अत्यंत शोचनीय बात है।

तीसरी बात जो कही गई कि ए० डी० एम० ने एन्क्वायरी शुरू कर दी। मैं निवेदन करना चाहता हूं वहां ए० डी० एम० ने कोई इन्क्वायरी भीलवाड़ा की किसी एक घटना की भी शुरू नहीं की। १७ तारीख को जितनी घटनाएं हुईं, पुलिस ने थाने में मारपीट की और उसके बाद अवतारसिंह के मौअत्तिल करने के बाद जिस तरह हरकतें हुईं, उनकी जांच कल रात्रि तक नहीं हुई। कलेक्टर साहब ने कहा कि हम जांच कैसे करेंगे। कलेक्टर साहब को पॉवर नहीं हैं। पहले मुझे कुछ ऐसा ख्याल है कि भीलवाड़ा में सैपरेशन ऑफ जुडीशरी और एग्जीक्यूटिव नहीं हुआ है। लेकिन मैं अपनी उस इन्करेक्ट स्टेटमेंट को करेक्ट करता हूं कि भीलवाड़ा प्रोपर में सेपरेशन आफ एग्जीक्यूटिव और जुडीशरी हो चुका है। इसलिए वहां के कलेक्टर महोदय ने कहा कि आइ० पी० सी० के जुर्मों में एन्क्वायरी करने का अधिकार कानून के तहत हमें नहीं है। इसलिए हम एन्क्वायरी नहीं कर सकते। मैं नहीं समझता कि सरकार ने जब यह बयान जारी किया कि ए० डी० एम० एन्क्वायरी कर रहे हैं, उन्होंने किस कानून के तहत इस तरह के आदेश जारी किए और यदि किए गए तो किस सेक्शन के तहत जारी किए गए। उन आदेशों की जो सदन में सरकार ने बताए उनकी कोई एन्क्वायरी नहीं हो रही है। पिछले तीन दिन से हम जब विधान सभा में इस बात की चर्चा करते हैं तो सरकार कहती है कि जांच शुरू कर दी है लेकिन जांच का कहीं पता नहीं।

दूसरी तरफ, अध्यक्ष महोदय, ७ एफ० आइ० आर्स० पुलिस के खिलाफ वहां के नागरिकों ने अपनी पिटाई के सम्बन्ध में दर्ज कराने के लिए गए लेकिन एक एफ० आई० आर० रजिस्टर नहीं किया गया। पुलिस कहती है कि हम क्यों रजिस्टर करेंगे। यह एफ० आई० आर० हमारे खिलाफ हैं। इसलिए सरकार कोई बाहर का पुलिस ऑफीसर वहां भेज दे या जुडीशल एन्क्वायरी कराना चाहे या जिस किसी प्रकार के आदेश करना चाहें तो कर लें। मैं निवेदन करना चाहता हूं कि १७ तारीख को ८। बजे जब यह घटना हुई, जब अवतारसिंह को मौअत्तिल कर दिया, वहां के भीलवाड़ा के सिटी मजिस्ट्रेट ने एफ० आई० आर० रजिस्टर और रोजनामचे का रजिस्टर सीज कर लिया क्योंकि शायद इस रजिस्टर में पिछला टाइम लिखकर कोई फर्जी एफ० आई० आर० एड्वोकेट्स के खिलाफ दर्ज कर लें। तो वह रिकॉर्ड सीज कर लिया वहां के मजिस्ट्रेट ने। बड़े ताज्जुब की बात है, अध्यक्ष महोदय, उसी अवतारसिंह जिसको मौअत्तिल कर दिया गया, मौअत्तिल करने के बाद पूरा रेकार्ड सीज कर लिया, उसके

Page No. 3

(श्री मानिकचन्द सुराणा)

एक नया एफ० आई० आर० का रजिस्टर खोल दिया, और उसने तीन एफ० आई० आर० राजनैतिक कार्यकर्ताओं और नागरिकों के खिलाफ दर्ज कर लिये। कलेक्टर से पूछा, एस० पी० से पूछा कि यह कैसे हुआ? उन्होंने कहा कि यह गैर-कानूनी है एफ० आई० आर०। जब उनसे पूछा गया कि आपने इसके लिए क्या कार्यवाही की तो उन्होंने कहा कि हम तो अभी क्या कर सकते हैं, गलत खोली है और कानून की कार्यवाही जो हो सकती है होनी चाहिये। जो होगा सो होगा कानून के द्वारा।

यहां सदन में यह कहा गया कि हमने थानेदार को मौअत्तिल कर दिया, लेकिन वह अभी भी काम पर है। दूसरा यहां यह कहा गया कि हमने ए० एस० पी० को पुलिस लाइन्स में बुला लिया है, लेकिन वह कल भी भीलवाड़ा में मौजूद था। आपने यह भी सदन में कहा कि ए० डी० एम० इसकी एन्क्वायरी कर रहे हैं लेकिन वे कोई इन्क्वायरी नहीं कर रहे हैं। ऐसा लगता है कि इस मसले पर गम्भीरता से विचार नहीं किया है और ए० डी० एम० इस घटना की सम्पूर्ण प्रोप्राइटी में जाने के लिए तैयार नहीं हैं। इसलिए मैं चाहता हूं कि सरकार इस घटना पर विचार करे, एफ० आई० आर० के लिए भी कानून के तहत जांच करें, यह घटना कहां तक सही है और कहां तक गलत है, यह साबित हो जायगा। जहां तक पुलिस अधिकारियों के कन्डक्ट का सवाल है उनका कन्डक्ट विधान के, कानून के और सामान्य नागरिक सिद्धान्तों के भी प्रतिकूल है और यह जांच से पता चल जायगा, लेकिन गवर्नमेन्ट ने इस पर विचार नहीं किया है। जहां तक एफ० आई० आर० का ताल्लुक है, चाहे एडवोकेट ने दर्ज करायी हो या पुलिस ने दर्ज की हो, उसके बारे में अलग से जांच करायी जानी चाहिये। यह जांच भीलवाड़ा के अधिकारियों के अलावा राजस्थान के दूसरे सीनियर ऑफिसर्स के द्वारा करायी जानी चाहिये जिससे कि किसी प्रकार का डाउट न हो। जांच के लिए सेपरेट तौर पर नियुक्ति करें, जिससे अच्छी प्रकार से जांच हो सके।

अध्यक्ष महोदय, भीलवाड़ा की म्युनिसिपैलिटी कांग्रेस की है और चेयरमेन कांग्रेस के हैं, गवर्नमेन्ट यह कह सकती है कि विरोधी दल गलत बात कह सकते हों, लेकिन म्युनिसिपेलिटी ने सर्वसम्मति से प्रस्ताव पास किया है और उन्होंने अपने प्रस्ताव में बहुत ही स्ट्रोंग वर्ड्स यूज़ किये हैं। मैं उसकी तीन लाइन पढ़ना चाहता हूं।

"जिले के ए० एस० पी० बलवन्तसिंह नगर के एस० एच० ओ० अवतारसिंह ने कोतवाली पर मौजूद लगभग १८-२० सिपाहियों एवं अन्य अधिकारियों की मदद एवं सलाह से लाठियों, घूसों, लातों से अमानुषिक, क्रूरतापूर्ण एवं जान से मार देने की गरज से घातक हमला कर उनकी पिटाई की, जमीन पर घसीटा और पटका, जूते उतरवाकर नंगे पांव पिंजरे में बन्द कर दिया ......"

उन्होंने अपने प्रस्ताव में मामले की न्यायिक जांच की भी मांग की है। ये बातें उनके प्रस्ताव में मौजूद हैं।

अध्यक्ष महोदय, यह विरोधी दल का प्रश्न नहीं है। सामान्य न्याय का प्रश्न है। भीलवाड़ा की समस्त पार्टीज इसके लिए

(श्री मानिकचन्द सुराणा)

सर्वसम्मत है। हमने वहां जाकर जो स्थिति घटना की देखी है इससे पता लगता है कि सरकार नींद में सोई हुई है और बिल्कुल सतर्क नहीं है और उसके आदेश का पालन आज तक किसी अधिकारी ने भीलवाड़ा में नहीं किया है। पुलिस अधिकारी और वहां के कलेक्टर हाथ पर हाथ धरे बैठे हैं। वे गवर्नमेन्ट के ऑर्डर का इन्तजार कर रहे हैं कि गवर्नमेन्ट क्या ऑर्डर देती है। अध्यक्ष महोदय, स्थिति बहुत गम्भीर है इसलिए इस मामले के इन्वेस्टिगेशन के आवश्यक आदेश कराये जायें।

श्री उमरावसिंह ढाबरिया (बनेड़ा): अध्यक्ष महोदय,......

श्री अध्यक्ष : कृपया संक्षेप में कहें और जो तथ्य माननीय सदस्य ने नहीं कहे हैं उन पर आप प्रकाश डालें।

श्री उमरावसिंह ढाबरिया : अध्यक्ष महोदय, मैं दो-चार बातें हमारे उप मंत्रीजी, गृह ने यहां जो स्टेटमेन्ट दिया उसके बारे में कहना चाहता हूं। उस दिन भी अर्ज किया था। उन्होंने कहा कि जितने भी लोगों के चोटें आयी हैं, आपने कहा कोई सीरियस हालत में नहीं है। दूसरा यह कि सात आदमियों को गिरफ्तार किया गया था। उनके बारेमें पता लगाने के लिए हम तीनों यहां की विधान सभा के सदस्य गये थे। हमने सिटी मजिस्ट्रेट साहब जिन्होंने बेल पर छोड़ा उनसे हमने दरियाफ्त किया। पुलिस के द्वारा न तो किसी प्रकार का चार्ज फ्रेम किया गया, न उसमें कोई दफा डाली गई, न ही उनका किसी केस में चालान किया गया। पुलिस खुद गवाह दे रही है। सिर्फ उन्होंने २५) के मुचलके पर वहां से बरी किया और सुभाष डांगी का मुचलका लिखा गया वह फर्जी है और उस पर सुभाष डांगी के दस्तखत मौजूद नहीं हैं।

इस तरह से नागरिकों को बिना किसी कारण के जेल में डाल देना सींखचों के पीछे बन्द कर देना, कहां तक न्यायसंगत है।

पराक्रमसिंह के यहां कुर्की करने गये। पूर्व षडयन्त्र था या नहीं, यह इससे प्रकट होता है और इतना ही कहना काफी है। पांच आदमी गये। उनको अधिकार नहीं था कि किसी प्रकार वे सीज करते। जब वे गये और पराक्रमसिंह ने कहा कि किस आधार पर, कौन से हुक्म से कुर्की करते हो तो नायब-तहसीलदार साहब माइनिंग थे उन्होंने कहा कि कोई हुक्म-बुकम नहीं होता है। मैं माइनिंग का तहसीलदार हूं और कुर्क करने आया हूं। पहले से ही वह अपने साथ दो पुलिस के सिपाहियों को ले गये। होता क्या है कि धर्मादे की प्याऊ का एक आदमी बाल्टी लेकर वहां आया। बाल्टी को ही कुर्क करने के लिए कहा गया। इस पर उस आदमी ने कहा कि यह बाल्टी तो धर्मादे की प्याऊ की है और उसको कुर्क मत करो। इसी बात को लेकर पराक्रमसिंह के नायब-तहसीलदार माइनिंग ने ऐसा प्रहार किया कि उनके सिर पर गहरी चोट आयी और टांके आये। जब वे पुलिस में गये और उन्होंने कहा कि सारे कपड़े खून से भरे हुए हैं इनको आप ले लीजिये, एफ० आई० आर० दर्ज कीजिये। लेकिन पुलिस वालों ने एफ० आई० आर०

(श्री उमरावसिंह ढाबरिया)

दर्ज नहीं किया। माननीय अध्यक्ष, मैं उनके यह कपड़े लाया हूं। मैं उनको पेश करता हूं। कहा गया कि किसी प्रकार कि चोट नहीं आयी, ये कपड़े खून से भरे हुए हैं जिनको पुलिस ने लेने से इन्कार किया है। यह तो उनका कमीज है। यही नहीं मैं उनका पेंट भी साथ लाया हूं जो खून से भरा हुआ है। इसकी जांच होनी चाहिये। डाक्टर से जांच करायी जानी चाहिये। पुलिस ने इसको कब्जे में नहीं लिया। एफ० आई० आर० दर्ज करने के लिए कहा लेकिन वह भी नहीं की। अवतारसिंहजी, ए० एस० पी० वहां थे उन्होंने नहीं किया। तुम एफ० आई० आर० लेकर आये हो, दर्ज नहीं की जाती। इस पर कोई मुकद्दमा नहीं बनता है और उन्होंने दर्ज नहीं की। न ही उन्होंने वे कपड़े लिये। एक तरफ कार्यवाही जो भी की गई उन्होंने की।

हमें जो उच्चाधिकारियों से मालूम हुआ वह यह है कि कलेक्टर सिटी मजिस्ट्रेट की बात नहीं कहता, ए० एस० पी० जिनके लिए कहा जाता है उसमें सम्मिलित नहीं था या था, ऑफिसर्स की यह राय है कि इस आदमी ने यह कहा है कलेक्टर को कि आप बैठे रहिये, देखिये कि जनता के कितने आदमी जिन्दा जाते हैं। उन्होंने वहां पर अश्रुगेस मंगवा कर रखी थी और आर्म्ड पुलिस को संगीने लेकर बिठाये रखा था जनता और उनके बीच दो कदम भी दूरी नहीं थी। अश्रुगेस छोड़ना चाहते थे और गोली चलवाना चाहते थे। इसके लिए कलेक्टर से शिकायत की गई तो कलेक्टर खुद कहते हैं कि चाइल्डिश नेचर के हैं, कॉलेज से निकल कर नये आये हैं, एक्सपीरिएन्स नहीं है; इस तरह की बात हुई। इस तरह का अत्याचारी व्यवहार नागरिकों के साथ, जनता के साथ जुल्म करने वालों के खिलाफ यह सरकार कोई कार्यवाही नहीं करना चाहती। जो कुछ सुराणाजी ने कहा है उस पर आप विचार कीजिये। प्रजातन्त्र के जमाने में पुलिस द्वारा क्या इस प्रकार के अत्याचार किये जांय और आप चुपचाप उन्हें देखते रहें। आपकी यह सरकार कुछ नहीं कर सकती? इसलिए मैं यह निवेदन करना चाहता हूं कि इसकी जुडिशियल जांच हो। भीलवाड़ा में पहले भी घटनायें हुआ करती थीं। वहां का इतिहास रहा है कितने अधिकारी जा कर जांच करते हैं? जितने भी माइनिंग के आदमी हैं, नायब-तहसीलदार हैं माइनिंग के, जिन्होंने पराक्रमसिंहजी को मारा उनके खिलाफ माइनिंग विभाग ने क्या एक्शन लिया? जो क्लर्क उनके साथ थे और उन्होंने जो उनके साथ मारपीट की उनके खिलाफ क्या एक्शन लिया गया? आज दिन तक उनको मौअत्तिल तक नहीं किया। मैं चाहता हूं कि इसकी न्यायिक जांच हो और पुलिस के द्वारा जो मारपीट की गई है उस मामले में सीनियर अधिकारी को, भीलवाड़ा से बाहर के अधिकारी को, भेज कर जांच कराई जाय।

श्री विजयसिंह झाला (नाथद्वारा): अध्यक्ष महोदय, जो बातें अभी माननीय सदस्य के द्वारा रखी गई थीं उनके अतिरिक्त जो रह गई हैं उनको संक्षेप में मैं रखता हूं। यहां पर यह कहा गया कि उस ए० एस० पी० को कलेक्टर द्वारा सस्पेन्ड करने की रिकमन्डेशन नहीं की गई थी। अध्यक्ष

Page No. 6

(श्री विजयसिंह झाला)

महोदय, इस संबन्ध में जो जलूस वहां निकला था उस जल्से में इस प्रकार का ग्राश्वासन कलेक्टर महोदय ने दिया। हम वहां के प्रतिष्ठित नागरिकों से मिले हैं, कांग्रेस के, समाजवादी पार्टी के एवं जन संघ सभी पार्टियों के प्रतिष्ठित लोगों से हम मिले हैं। वहां की नगरपालिका के जो चैयरमैन हैं, जिनका नाम ज्ञानमल कोठारी है, जिनको हमारे राजस्व मंत्री एवं उप गृह मंत्री दोनों जानते हैं। उन्होंने पब्लिक में यह ग्राश्वासन दिया था उनके कुछ फोटोज हम साथ लाये हैं जिसमें कलेक्टर साहब बोलते हुए दिखाये गये हैं। भीड में वे काले झन्डे के नीचे खड़े होकर बोल रहे हैं और जनता को ग्राश्वासन दे रहे हैं कि हमने ग्रवतारसिंह और हैड कान्स्टिबल को सस्पेन्ड कर दिया है और ए० एस० पी० को मौअत्तिल करने के लिये मैंने सरकार को सिफारिश कर दी है। इसी ग्राधार पर नगरपालिका के चैयरमैन द्वारा प्रस्ताव पास किया गया है, उस प्रस्ताव के ग्रन्दर जो कलेक्टर द्वारा ग्राश्वासन दिया गया वह मैं पढ़ कर सुनाता हूं। अध्यक्ष महोदय, इस प्रस्ताव में लिखा है पुलिस ग्रधिकारियों द्वारा जो नीचता पूर्ण हरकतें इस बोर्ड के सम्माननीय सदस्य श्री सुभाषदेव डांगी के साथ की गई उसके कारण डिस्ट्रिक्ट मजिस्ट्रेट ने दो थानेदार ग्रवतारसिंह और हुक्मसिंह और हैड कान्स्टिबल को सस्पेन्ड कर दिया है और ए० एस० पी० को सस्पेन्ड करने की सिफारिश राज्य सरकार के पास भेजी है। इस ग्राश्वासन के बाद प्रस्ताव पास किया गया है। यह जिस नगरपालिका द्वारा प्रस्ताव पास किया गया है वह नगरपालिका जनसंघ की नहीं, यह नगरपालिका कांग्रेस की और उसी के द्वारा प्रस्ताव पास किया गया है जो जनता द्वारा चुनी हुई नगरपालिका है। इस पर भी यहां यह कहा जाता है कि ए० एस० पी० को सस्पेन्ड करने की सिफारिश कलेक्टर द्वारा नहीं की गई, उस पर हम कैसे विश्वास कर सकते हैं। ऐसा ही नहीं, ग्रध्यक्ष महोदय, १२-२-६४ को इन्हीं ए० एस० पी० ने एक ड्राईवर को पीटा था उस पर भी कलेक्टर महोदय, ने इनको सस्पेन्ड करने की सिफारिश की थी।

इस प्रकार से भीलवाड़ा में पुलिस आतंक की पराकाष्ठा हो रही है। ग्रभी तीन महीने में तीन थानेदारों के विरुद्ध डिपार्टमेन्टल कार्यवाही की जा रही है; उन तीनों पर यह ग्रारोप था कि उन्होंने थाने में लाकर ग्रौरतों के साथ व्यभिचार किया था। ऐसे लोगों का खाली ट्रान्सफर हो जाय तो इससे उन पर कोई ग्रसर नहीं पड़ता। इस तरह से तीन महीनों में तीन केस हो गये; इन्हीं ग्रवतारसिंह के खिलाफ और ए० एस० पी० के खिलाफ विभिन्न पार्टियों की तरफ से महीने में १० बार शिकायतें ग्राती हैं; कभी यह ड्राइवर को पीटते हैं, कभी किसी चलते हुए ग्रादमी को थाने में पकड़ कर ले ग्राते हैं, उसे सफाई ग्रादि का काम करवा कर निकाल देते हैं व कभी पीट कर के, कभी पैसा ले कर छोड़ देते हैं। ये ग्रपने ग्रापको किसी का रिश्तेदार बताते हैं जो बड़े ग्रादमी हैं। उदयपुर के सम्माननीय ग्रादमी हैं जिनके ए० एस० पी० भांनजे बताते हैं। मैं उन सम्भ्रान्त व्यक्ति का नाम लेना नहीं चाहता। ग्रवतारसिंह किसी डी० ग्राई० जी० के रिश्तेदार बताते हैं; इन्होंने रिश्तेदारी के ग्राधार पर ग्रातंक जमा रखा

(श्री विजयसिंह झाला)

है। जिन आदमियों को गिरफ्तार किया जाता है उनको २६-२६ मील दूर जंगल में ले जाकर छोड़ा जाता है। तीन ओडों को दस दिन पहले कोटडी लेजाया गया जो यहां से २४ मील दूर है, वहां के थानेदार को कहा गया इसको यहां रख कर पीटाई की जाय। वह इन्कार हो गया। उससे आगे छः मील की दूरी पर एक थाना है। वहां के थानेदार ने भी इन्कार कर दिया तो मांडल के पास जंगल में दूर लेजाकर १२ बजे उनको छोड़ा गया। जनता ने इस बारे में भी शिकायतें कीं। लेकिन इसकी जांच करना किसी ने उपयुक्त नहीं समझा। उप गृह मंत्री महोदय ने स्टेटमेन्ट दिया। उसमें केवल उन्होंने दो आदमियों को दोषी ठहराया लेकिन वहां की जो आई-विटनेस हैं, जिस समय सुभाषदेव डांगी की पिटाई हो रही थी उस समय मिल में काम करने वाली औरतें जब उधर से गुजर रही थीं। उन्होंने जिस प्रकार का कारुणिक दृश्य हम लोगों के सामने रखा उससे किसी भी सहृदय व्यक्ति की आंखों में आंसू आये बिना नहीं रह सकते। उन्होंने जो कुछ भी बातें हमसे कहीं रोते हुए कहीं। आज यह किसी पार्टी विशेष की आवाज नहीं है। आज भीलवाड़े के बच्चे बच्चे की आवाज है कि उस ए० एस० पी० को सस्पेन्ड किया जाय।

इसके सिवाय अध्यक्ष महोदय, वहां एक नत्थीसिंह डीवाई० एस० पी० हैं जिनका नाम उप गृह मंत्री ने नहीं लिया, वे भी उस पिटाई में शामिल थे। जिन्हें सुभाष डांगी की छाती पर बैठ कर उनकी जूतों से पीटाई में वे भी शामिल थे। इसके आई विटनेस मौजूद हैं।

अध्यक्ष महोदय, इसके अलावा वहां के नायब-तहसीलदार, जो माइनिंग के तहसीलदार, हैं वे भी इस कांड में सम्मिलित हैं। वे पराक्रमसिंह को पीटते हैं। उसके साथ साथ उनके वृद्ध पिता हैं अभयसिंह उनके चार इंच का घाव पड़ा हैं, उनकी भी पिटाई इनके द्वारा हुई उनकी भी चोटे हमने देखी हैं। इस प्रकार सम्माननीय और वृद्ध आदमियों को थाने के अन्दर बुलाकर पीटा जाता है। इस संबन्धी मेरे पास दो चार फोटोज हैं जिनको मैं सदन की मेज पर रखता हूं। इसके साथ ही साथ मैं यह मांग करता हूं कि इस संबन्ध में जुडिशियल इन्क्वायरी करनी चाहिये; जब तक जुडिशियल इन्क्वायरी हो उनको जुडिशियल लोक-अप में रखा जाना चाहिये ताकि वे किसी प्रकार का प्रभाव न डाल सकें और भीलवाडा की जनता में जो आतंक जमा हुआ है वह मिट जाय।

श्री अध्यक्ष : भीलवाड़ा में हुई घटनाओं के सम्बन्ध में जो कुछ तथ्य सदन के सामने रखे गये हैं उनमें से कई बातें ऐसी हैं जो कि एक कानूनी पहलू रखती हैं। सरकार ए० डी० एम० द्वारा जांच करवाती है या किससे करवाती है, इस बारे में सरकार ने किस तरह की व्यवस्था की इस संबंध में संबंन्धित मंत्री महोदय जल्दी से जल्दी सदन के सामने तथ्य रखेंगे। अब तक जांच की क्या व्यवस्था की गई आदि सारी स्थिति के बारे में किस प्रकार सरकार आगे बढ़ना चाहती है। सरकार की ओर से जैसी कि मुझे सूचना मिली है ए० एस० पी० को सस्पेन्ड करने का निश्चय सरकार ने ले लिया है, मैं समझता हूं इससे सदन के माननीय सदस्यों की काफी बड़ी मांग स्वीकार

(श्री अध्यक्ष)

हो जाती है। जहां तक आगे की जांच का क्रम है वह कैसा रहेगा, कौन करेगा इस संबंध में सरकार द्वारा शीघ्र ही स्पष्टीकरण कर दिया जायगा।

(८.३५ म० पू०)

हनुमान गढ़ के रेस्ट हाउस में हुई घटना विषयक स्थगन-प्रस्ताव

कुछ स्थगन-प्रस्ताव सर्व श्री रामानन्द अग्रवाल, हरिराम चौहान, व केदारनाथ की तरफ से आये हैं जो हुनुमानगढ़ के रेस्ट हाउस में हुई एक घटना से संबन्धित हैं। इस विषय में भी गृह-मन्त्री महोदय शीघ्र ही विस्तार से सदन में वक्तव्य देंगे।

श्री रामानन्द अग्रवाल (अलवर): क्या आज देंगे ?

श्री अध्यक्ष: जानकारी करके सोमवार को वक्तव्य देंगे।

श्री रामानन्द अग्रवाल: मुख्य मंत्री महोदय यहां मौजूद हैं, वे दे सकते हैं।

श्री मथुरादास माथुर (विधि-मंत्री): यहां नहीं, जोधपुर गये हुए हैं।

श्री अध्यक्ष: सारी जांच करके जल्दी से जल्दी वक्तव्य दे दिया जायगा।

बूंदी में हो रही भूख हड़ताल विषयक स्थगन-प्रस्ताव

श्री रामकिशन (वैर): बूंदी में चल रही भूख हड़ताल के बारे में मेरा भी स्थगन प्रस्ताव था, वहां भूख हड़तालियों की संख्या बढ़ती जा रही है इसकी भी गृह मंत्री महोदय को सूचना देनी चाहिये।

श्री अध्यक्ष: इस पर भी सोमवार को प्रकाश डालेंगे।

श्री रामकिशन: तब तक तो सात दिन हो जायेंगे, एकाध आदमी मर भी सकता है।

श्री निरंजननाथ आचार्य (उप-मंत्री, गृह): इस तरह से तीन-चार एक साथ हो जायेंगे; मंगलवार को कर दिया जाय।

(८.३८ म० पू०)

कोटा ट्रान्सपोर्ट कम्पनी द्वारा कुछ कर्मचारियों को हटाने विषयक में श्रम मंत्री का वक्तव्य

श्री भीखाभाई (श्रम मंत्री): माननीय सदस्य ने अपने स्थगन-प्रस्ताव में दो मुद्दे उठाये। पहला कोटा ट्रान्सपोर्ट कम्पनी द्वारा समझौते का न मानना तथा दूसरा मजदूरों को छटनी का नोटिस दिया जाना। मैं सदन का ध्यान २४ फरवरी को मेरे द्वारा दिये गये वक्तव्य की ओर आकर्षित करना चाहता हूं, जिसमें मैंने कहा था कि कोटा ट्रान्सपोर्ट कम्पनी के मैनेजमेंट व हाडौती परिवहन श्रमिक संघ में २१-२-६४ को समझौता हो गया है। उस समझौते के अनुसार मैनेजमेन्ट ने ५,०००) रु० का पोस्ट डेटेड चैक (यूनिफार्म) के लिये जो १० मार्च को सिकरने योग्य था, श्री कन्हैयालाल (यूनियन सेक्रेटरी) के नाम दे दिया है। इस समझौते की भावना यह थी कि यदि मैनेजमेंट

Page No. 9

(श्री भीखाभाई)

तारीख १०-३-६४ तक श्रमिकों को वर्दियां न दे तो वे इस चैक को सिकरवा सकते हैं। मुझे सूचना मिली है कि उक्त कम्पनी ने इससे पूर्व ही अपने श्रमिकों को वर्दियां बांट दी जिनकी कीमत ४८००) रु० होती है। क्योंकि समझौते के अनुसार वर्दियां बांट दीं गई हैं, इसलिये कम्पनी ने अपने बैंक को उक्त चैक को न सिकारने के बारे में सूचित कर दिया था, इस कारण उक्त चैक नहीं सिकरा। चूंकि श्रमिकों को वर्दियां मिल गई हैं, इसलिये इस मुद्दे पर समझौते के भंग का कोई प्रश्न नहीं उठता।

जहां तक छंटनी का सवाल है, कम्पनी ने अपने ११४ कर्मचारियों में से २७ कर्मचारियों को ता० १३-३-६४ को इन्डस्ट्रियल डिस्प्यूट एक्ट १९४७ की धारा २५-एफ के अनुसार छंटनी करने का एक माह का नोटिस दिया है। कम्पनी ने यह भी सूचित किया है कि जिन कर्मचारियों को छंटनी की जा रही है उन्हें इन्डस्ट्रियल डिस्प्यूट्स एक्ट के अनुसार छंटनी का मुआवजा भी दिया जायगा। कम्पनी ने अपने नोटिस में यह बताया है कि यह छंटनी लगातार नुकसान होने तथा उसके कारण धन्धे में कमी होने के कारण की जा रही है। कम्पनी ने अपने नोटिस में यह भी लिखा है कि इस मामले में श्रमिकों की दोनों यूनियनों ट्रान्सपोर्ट वर्कर्स यूनियन, कोटा तथा हाडोती परिवहन श्रमिक संघ को कौन्फिडेन्स में ले लिया गया है। यदि श्रमिक संघों को इस छंटनी के औचित्य पर संदेह हो तो वे श्रम अधिकारी से इस मामले में हस्तक्षेप के लिये कह सकते हैं। चूंकि नोटिस तारीख १३-३-६४ को दिया गया है, छंटनी तारीख १२-४-६४ को कार्यान्वित होनी है, अभी श्रमिकों को केवल नोटिस दिया गया है, उन्हें निकाला नहीं गया है [illegible] यह भी मालूम हुआ [illegible] कम्पनी की सारी बसें [illegible] टैक्स अधिकारियों द्वारा [illegible] दी [illegible] है और अब कोई बस रूट पर नहीं [illegible] है। अतः श्रमिकों पर दमन-चक्र [illegible] तथा श्रम विभाग की निष्क्रियता का कोई प्रश्न नहीं उठता।

श्री कृष्णकुमार गोयल (कोटा): मैं निवेदन करना चाहूंगा इस कम्पनी के प्रति जो सरकार का रुख रहा है वह सदन के सामने हर तरह से आ चुका है और खास तौर से इस सरकार का श्रम विभाग जिस प्रकार से इस कम्पनी के मैनेजमेंट के साथ सांठ गांठ करके मजदूरों के साथ दमन कर रहा है, उस बारे में मैं सदन से निवेदन करूंगा कि वह बात जो श्रम मन्त्री महोदय ने वक्तव्य सदन में दिया उससे भी स्पष्ट हो जाती है।

जिस तरह से मैंने स्थगन-प्रस्ताव रखा था और जिस प्रकार श्रम मंत्रीजी ने उत्तर दिया उसमें एक बात मंत्री महोदय ने कही कि मैनेजमेंट में और श्रमिकों में समझौता हो गया है। मैं इस बारे में निवेदन करना चाहूंगा कि जिस समय समझौता हुआ उसमें खास चीज यह थी कि श्रम अधिकारी और श्रम कमिश्नर, डिप्टी कमिश्नर श्री पाटनी के समक्ष यह समझौता हुआ था और उसके आधार पर उन मजदूरों को पहले की चढ़ी हुई ठंडी और गर्म वर्दी के एवज में पांच हजार का चैक पोस्ट डेटेड दिया था, लेकिन

(श्री कृष्णकुमार गोयल)

आज जो उत्तर दिया जा रहा है कि वर्दियां दे दी गई इसलिए चैक की आवश्यकता नहीं रह गई, यह बात श्रम विभाग किस तरह से मान रहा है। मैं निवेदन करना चाहूंगा कि एक तरफ तो पांच हजार का चेक दे दें कि इससे गर्म और ठंडी वर्दियां खरीद लें और बाद में उनके सिकरने की मियाद से पहले ही ट्रांसपोर्ट विभाग वर्दियां वितरण कर दे, यह कैसे हो सकता है। इसमें भी जो तथ्य है वह भी मैं निवेदन कर दूं इस प्रकार है कि मैनेजमेंट ने केवल ठंडी वर्दियां दी है गरम वर्दियों के लिये एक पैसे का एक गज कपड़ा भी नहीं दिया है। तो इस आधार पर यह कह देना कि पोस्ट डेटेड चेक की कीमत खत्म हो गई इसलिये नहीं सिकरा, यह गलत है। यह सूचना जो आपको दी गई है, गलत दी गई है। तो आज आपका लेबर विभाग यह कह कर सन्तुष्ट हो जावे कि चूंकि चेक दे दिया गया था और ठंडी वर्दी का कपड़ा दे गया इसलिये चैक के सिकरने का प्रश्न नहीं उठता, यह उचित नहीं है। श्रम विभाग को इसमें एक्टिव स्टेप लेना चाहिए क्योंकि समझौते के वक्त वे वहां उपस्थित थे और दोनों गरम और ठंडी वर्दियों के दिये जाने की बात थी। ऐसी स्थिति में केवल ठंडी वर्दी देकर उन्होंने समझौते की अवहेलना की है। इसके लिए मैनेजमेंट के विरुद्ध कार्यवाही की जानी चाहिये।

दूसरी बात आपने यह बताई की लोगों को अभी निकाला नहीं गया है, नोटिस दिया गया है। अध्यक्ष महोदय, मैं निवेदन करूं कि जो नोटिस दिया गया है वह पोलिटिकल आधार पर दिया गया है और यूनियन की स्ट्रेन्थ को खतम करने के लिये, उनमें फूट डालने व डिविजन करने के लिये यह सब किया गया है।

श्री अध्यक्ष : मन्त्री महोदय तो कहते हैं कि यूनियन की राय से ऐसा हुआ।

श्री कृष्णकुमार गोयल : अध्यक्ष महोदय, बिलकुल गलत है। इसका भी एक कच्चा चिट्ठा है। पहले यह ट्रांसपोर्ट यूनियन दूसरे दल के पास थी, मैं उनका नाम लेना चाहता। उनमें कौन थे, उस दल के बड़े बड़े नेता लोग इस मैनेजमेंट के साथ मिल गये और मजदूर उनसे अलग हो गये और उन्होंने अपना एक अलग हाडौती श्रमिक संघ बनाना पड़ा। आज उस पुरानी यूनियन के अधिकतर लोग मैनेजमेंट से मिले हुए हैं तो आज जो मजदूरों पर दमन होता है वह इस पुरानी यूनियन के नाम पर होता है। इस पुरानी यूनियन में मुश्किल से आठ दस क्लेरिकल स्टाफ के आदमी रह गये हैं। बाकी ड्राइवर, कन्डक्टर और सारा का सारा मेकेनिकल स्टाफ दूसरी यूनियन में आ गया है। तो उनकी सलाह पर ही मन्त्री महोदय ने सदन में यह गलत सूचना दी है।

जिनको रिट्रेन्च किया गया है वह सीनियोरिटी के आधार पर नहीं किया गया है। इसमें इसका ध्यान नहीं रखा गया कि जो सीनियर हैं उनको न निकाला जावे और जो जूनियर हैं उनको हटाया जावे। यह लिस्ट पुरानी यूनियन के लोगों के साथ मिलकर, उस पुरानी यूनियन के क्लेरिकल स्टाफ के साथ मिलकर बनाई गई है और इसमें काफी

(श्री कृष्णकुमार गोयल)

सीनियर लोग और असरकारक लोग, जो इस नई यूनियन के प्रमुख कार्यकर्त्ता हैं, लिये गये हैं।

जो यह वक्तव्य दिया है इस आधार पर भी गलत सूचना के आधार पर दिया गया है। इस रिट्रेन्चमेंट में भी पक्षपात किया गया है।

फिर एक बात और निवेदन कर दूं। फरवरी माह का वेतन भी आज दिन तक नहीं दिया गया है, जब कि वह सात तारीख को दे दिया जाना चाहिये था। आज १४ दिन हो चुके हैं। तो समझौता हो गया और समझौते को हर प्रकार से मजदूरों से सलाह लेकर किया गया है और उसका बराबर मैनेजमेंट पालन कर रहा है, तोड़ नहीं रहा है, यह सरकार को सूचना सरासर असत्य पर आधारित है, निराधार है। ट्रांसपोर्ट कम्पनी द्वारा जितना अत्याचार मजदूरों पर किया जाता है वह सरकार के इन अधिकारियों की सांठ गांठ से किया जा रहा है और वे दोनों मिलकर यह कोशिश कर रहे हैं कि मजदूरों का यह संगठन खत्म हो जावे। तो मैं श्रम मन्त्रीजी से निवेदन करूंगा कि वे अपने उच्च अधिकारियों को हिदायत दें कि इस मामले की पूरी पूरी जांच करें और जो तथ्य मैंने सदन में रखे हैं वे बिलकुल सही है और जो तथ्य आपने बताये हैं वे बिलकुल गलत सूचना के आधार पर आधारित हैं। आपकी जानकारी बिलकुल गलत है।

श्री भैरोंसिंह (किशनपोल, जयपुर): अध्यक्ष महोदय, मैं भी थोड़ा निवेदन करना चाहता हूं इस पर एक मिनट के लिये। इस कम्पनी के बारे में सदन में कई बार चर्चाएं हुई हैं। इस कम्पनी में सरकार के शेयर भी हैं, यह कम्पनी घाटे में चल रही है, गाड़ियां भी रूट पर नहीं हैं, जैसा श्रम मंत्रीजी स्वयं स्वीकार करते हैं। लोगों का रिट्रेंचमेंट हो रहा है। एग्रीमेंट का पालन नहीं किया जा रहा है और कम्पनी का बकाया लाखों रुपयों का ऐसा है जिसके बारे में वसूली भी होगी या नहीं और जो बैंक में कम्पनी के डिपोजिट्स हैं उनके बारे में भी सन्देह पैदा हो गया है। तो ऐसी स्थिति में मैं कहना चाहूंगा कि यह स्थिति क्या सरकार की निगाहों में ऐसी नहीं है कि इस कम्पनी को कम्पनी लॉ के मातहत अपने द्वारा कोई कन्ट्रोलर अपोइन्ट किया जाकर इसकी हालत सुधारने की सरकार द्वारा काश्त के मातहत चेष्टा की जावे।

श्री भीखाभाई (श्रम मन्त्री): जहां तक पिछले प्रश्न का सवाल है जो कि जयपुर से आने वाले माननीय सदस्य ने उठाया है, यह सही है कि कम्पनी में सरकार के शेयर्स हैं, फाइनेन्स मिनिस्टर भी पास में बिराजे हुए हैं, उनकी यह सलाह है कि कम्पनी एक्ट के अन्तर्गत कार्यवाही की जानी चाहिये, वह करेंगे।

अब जहां तक माननीय सदस्य ने जिन्होंने स्थगन प्रस्ताव प्रस्तुत किया उन्होंने जो बातें बताई उनका सम्बन्ध है उस बारे में निवेदन करूं कि वर्दियां ठंडी दी गई, गरम नहीं दी गई; तो अब इसका स्पष्टीकरण इसलिये हो जाता है कि चेक पांच हजार का दिया गया था और इन वर्दियों में ४,८००) दिया गया है। अगर यह इन्फोर्मेशन सही है कि वे वर्दियां ४,८००) रुपयों की कीमत की हैं, तो

(श्री भीखाभाई)

एप्रेरेन्टली प्राइमाफेसी तो ऐसा लगता है कि यह इन्फोर्मेशन सही है कि पांच हजार के चैक को नहीं सिकार कर जो उसके बराबर रकम की वर्दियां दे दी, वह समझौते के अनुसार है।

जहां तक यूनियन के आपसी सम्बन्धों का सवाल है, मैं तब तक कुछ नहीं कह सकता जब तक मैं लोगों से बात न कर लूं। मैंने जांच करने के लिये और सारे तथ्यों को जानने के लिये मैनेजमेंट और यूनियन के लोगों को यहां बुलाकर अपने चेम्बर में बात करने का फैसला किया है। तब मैं बात करके सारे तथ्यों के बारे में जांच करूंगा।

यह कहा गया कि सीनियोरिटी के आधार पर रिट्रेंच नहीं किया जा रहा है। यह सही है कि नोटिस दिया गया है। उसमें अगर जैसा आप कहते हैं वैसी बात हुई तो जांच करने के बाद मैं इन सारी बातों को भी देखूंगा। इस वक्त तो यही निवेदन कर सकता हूं।

श्री कृष्णकुमार गोयल: एक निवेदन है आप अपने श्रम अधिकारियों के कान तो खींचिये। उनके सामने समझौता होता है, और बाद में मैनेजमेंट उन पर हावी हो जाता है, और वे चुपचाप बैठे रहते हैं।

श्री बालकृष्ण कौल (वित्त मंत्री): मुकदमा बन जावेगा कान खींचेंगे तो।

श्री रामानन्द अग्रवाल (अलवर): वे इनका ही कान खींच लेते हैं।

(८. ५० म. प.)

मांग संख्या ३, २८ व ४५- गाड़ियों पर कर, सड़क व जल परिवहन योजनाएं तथा ऐसी योजनाओं पर पूंजी की लागत

श्री अध्यक्ष: अब मांगें प्रस्तुत की जावें।

मांग संख्या ३

श्री भीमसिंह (उप-मन्त्री, यातायात): अध्यक्ष महोदय, मांग संख्या ३, मुख्य शीर्षक ११- गाड़ियों पर कर के संबंध में ३१ मार्च १९६५ को समाप्त होने वर्ष में किये जाने वाले व्यय के निमित्त राज्यपाल महोदय को ७,७४,०००) रुपये तक की राशि प्रदान की जाये।

श्री अध्यक्ष: प्रस्ताव प्रस्तुत हुआ।

मांग संख्या २८

(विराम)

श्री मानसिंह महार (आमेर): कोई नहीं है तो फिर एक मांग पर ही बहस कर लें। फिर यह तो अपने आप ही ड्रॉप हो गयी।

श्री अध्यक्ष: आपकी बहस जरा विस्तृत तरीके से हो सकेगी।

श्रीमती कमला बेनीवाल (उप-मन्त्री, आयोजन): अध्यक्ष महोदय, मांग संख्या २८ मुख्य शीर्षक ५७- सड़क तथा जल-परिवहन योजनाओं के संबंध में ३१ मार्च, १९६५ को होने वाले वर्ष में किये जाने वाले व्यय के निमित्त राज्यपाल महोदय को १,६४,००,०००) रुपये तक की राशि प्रदान की जावे।

श्री अध्यक्ष : प्रस्ताव प्रस्तुत हुआ।

मांग संख्या ४५

श्री भीमसिंह (उप-मन्त्री, यातायात): अध्यक्ष महोदय, मांग संख्या ४५, मुख्य शीर्षक ११८ – सड़क तथा जल-परिवहन योजनाओं पर पूंजी की लागत के सम्बन्ध में ३१ मार्च, १९६५ को समाप्त होने वाले वर्ष में किये जाने वाले व्यय के निमित्त राज्यपाल महोदय को १,२८,०५,०००) रुपये तक की राशि प्रदान की जावे।

श्री अध्यक्ष : प्रस्ताव प्रस्तुत हुआ।

[इन मांगों पर निम्नलिखित कटौती प्रस्ताव प्रस्तुत हुए:—

श्री मानसिंह महार (आमेर):

मांग संख्या ३

१. Demand No. III, Major Head 11-Taxes on Vehicles be reduced by Re. 1/-(to discuss the failure of the Government to realise passenger tax).

श्री रामकिशन (वैर): २. मांग संख्या ३, मुख्य शीर्षक ११– गाड़ियों पर कर में १) रु० की कटौती की जाय (कर वसूली में हुई असफलता पर बहस करने हेतु)।

श्री कृष्णकुमार गोयल (कोटा):

३. माँग संख्या ३, मुख्य शीर्षक ११– गाड़ियों पर कर में १००) रु० की कटौती की जाय (पुज्या मोटर्स कोटा द्वारा टाटा मर्सिडीज में काला बाजारी को विभाग द्वारा रोके जाने पर बहस करने हेतु)।

४. मांग संख्या ३, मुख्य शीर्षक ११– गाड़ियों पर कर में १००) रु० की कटौती की जाय (कर में चोरी रोकने में विभाग की असफलता पर बहस करने हेतु)।

५. माँग संख्या ३, मुख्य शीर्षक ११– गाड़ियों पर कर में १) रु० की कटौती की जाय (कार व स्कूटर्स में प्राथमिकता के आधार पर दी गई व्यवस्था में घोटाला पर बहस करने हेतु)।

६. मांग संख्या ३, मुख्य शीर्षक ११– गाड़ियों पर कर में १) रु० की कटौती की जाय (मोटर गाड़ियों पर कर की वसूली में अपव्यवस्था पर बहस करने हेतु)।

मांग संख्या २८

७. मांग संख्या २८, मुख्य शीर्षक ५७– सड़क तथा जल-परिवहन योजनाओं में १) रु० की कटौती की जाय (राजस्थान स्टेट रोडवेज के कर्मचारियों की दुर्दशा पर बहस करने हेतु)।

८. मांग संख्या २८, मुख्य शीर्षक ५७– सड़क तथा जल-परिवहन योजनाओं में १००) रु० की कटौती की जाय (राजस्थान स्टेट रोडवेज में अपव्यवस्था पर बहस करने हेतु)।

श्री रघुनाथ बिश्नोई (सांचोर) ९. Demand No. XXVIII, Major Head 57-Road and Water Transport Schemes be reduced by Re. 1/-(to discuss the Apathy of Government towards development of Road Transport in Jalore District).

१०. Demand No. XXVIII, Major Head 57-Road and Water Transport Schemes be reduced by Re. 1/-(to discuss the insufficient funds for maintenance of Gravel Roads in Jalore District).

Page No. 14

मांग संख्या ३

श्री रामानन्द अग्रवाल (अलवर) : ११. मांग संख्या ३, मुख्य शीर्षक ११- गाड़ियों पर कर में १) रु० की कटौती की जाय (सिटी ट्रान्सपोर्ट सर्विस जयपुर द्वारा बार बार पैसेन्जर टैक्स की अवहेलना करने पर भी सरकार की ढिलाई पर बहस करने हेतु)।

१२. मांग संख्या ३, मुख्य शीर्षक ११- गाड़ियों पर कर में १) रु० की कटौती की जाय (ट्रांसपोर्ट विभाग द्वारा स्कूटर और कारों के वितरण में पक्षपात पर बहस करने हेतु)।

१३. मांग संख्या ३, मुख्य शीर्षक ११- गाड़ियों पर कर में १) रु० की कटौती की जाय (ट्रान्सपोर्ट विभाग में व्याप्त भ्रष्टाचार को सरकार द्वारा रोकने में असफलता पर बहस करने हेतु)।

१४. मांग संख्या ३, मुख्य शीर्षक ११- गाड़ियों पर कर में १००) रु० की कटौती की जाय (जयपुर नगर में सेंट्रल ट्रान्सपोर्ट सर्विस द्वारा अधिक किराया वसूल करने एवं निर्धारित रूटों पर गाड़ियां न चलाने एवं गाड़ियों की दुर्दशा को रोकने में विभागीय असफलता पर बहस करने हेतु)।

मांग संख्या २८

१५. मांग संख्या २८, मुख्य शीर्षक ५७- सड़क तथा जल-परिवहन योजनाओं में १) रु० की कटौती की जाय (राजस्थान रोडवेज के कर्मचारियों की दयनीय स्थिति पर बहस करने हेतु)।

१६. मांग संख्या २८, मुख्य शीर्षक ५७- सड़क तथा जल-परिवहन योजनाओं में १) रु० की कटौती की जाय (राजस्थान स्टेट रोडवेज में दुर्व्यवस्था पर बहस करने हेतु)।

१७. मांग संख्या २८, मुख्य शीर्षक ५७- सड़क तथा जल-परिवहन योजनाओं में १) रु० की कटौती की जाय (राज्य सरकार द्वारा पक्के मार्गों के राष्ट्रीयकरण में उदासीनता पर बहस करने हेतु)।

मांग संख्या ४५

१८. मांग संख्या ४५, मुख्य शीर्षक ११४- सड़क तथा जल-परिवहन योजनाओं पर पूंजी की लागत में १) रु० की कटौती की जाय (राज्य सरकार द्वारा बसों की खरीद में ढिलाई बरतने पर बहस करने हेतु)।

मांग संख्या ३

श्री गोकुलप्रसाद शर्मा (मांडल) :

१९. मांग संख्या ३, मुख्य शीर्षक ११-गाड़ियों पर कर में १) रु० की कटौती की जाय (प्रादेशिक परिवहन अधिकारियों पर होने वाली राशि में काफी फिजूल खर्ची है, उसे कम किये जाने पर बहस कराने हेतु)।

२०. मांग संख्या ३ मुख्य शीर्षक ११-गाड़ियों पर कर में १) रु० की कटौती की जाय (मोटर गाड़ियों के निरीक्षण में होने वाली अकर्मण्यता पर बहस करने हेतु)।

मांग संख्या २८

२१. मांग संख्या २८, मुख्य शीर्षक ५७-सड़क तथा जल-परिवहन योजनाओं में

(श्री गोकुलप्रसाद शर्मा)

१) रु० की कटौती की जाय (इस विभाग के बढ़ते हुये फिजूल खर्च को रोका जाये, इस पर बहस करने हेतु)।

मांग संख्या ४५

२२. मांग संख्या ४५, मुख्य शीर्षक ११४-सड़क तथा जल परिवहन योजनाओं पर पूंजी की लागत में १) रु० की कटौती की जाय (नवीन व्यय में खर्च को कम किये जाने पर बहस करने हेतु)।

२३. मांग संख्या ४५, मुख्य शीर्षक ११४-सड़क तथा जल परिवहन योजनाओं पर पूंजी की लागत में १) रु० की कटौती की जाय (भवन निर्माण व वर्कशॉप के निर्माण में हो रही फिजूल खर्ची को रोके जाने पर बहस करते हेतु)।

मांग संख्या २८

श्री उमरावसिंह ढावरिया (बनेड़ा):

२४. मांग संख्या २८, मुख्य शीर्षक ५७-सड़क तथा जल परिवहन योजनाओं में १) रु० की कटौती की जाय (राजस्थान स्टेट रोडवेज़ द्वारा या यात्रियों को सुविधा न दी जाने पर बहस करने हेतु)।

२५. मांग संख्या २८, मुख्य शीर्षक ५७-सड़क तथा जल परिवहन योजनाओं में १००) रु० की कटौती की जाय (भीलवाड़ा से अजमेर व भीलवाड़ा से वाया चित्तौड़गढ़ वाया गंगापुर, नाथद्वारा रूट पर राजस्थान रोडवेज़ चलाने पर बहस करने हेतु)।

२६. मांग संख्या २८, मुख्य शीर्षक ५७-सड़क तथा जल परिवहन योजनाओं में १) रु० की कटौती की जाय (राजस्थान स्टेट रोडवेज़ में अव्यवस्था पर बहस करने हेतु)।

२७. मांग संख्या २८, मुख्य शीर्षक ५७-सड़क तथा जल परिवहन योजनाओं में १) रु० की कटौती की जाय (राजस्थान स्टेट रोडवेज़ के स्टेशनों पर पानी व ठहरने की अव्यवस्था न होने पर बहस करने हेतु)।

२८. मांग संख्या २८, मुख्य शीर्षक ५७-सड़क तथा जल परिवहन योजनाओं में १) ० की कटौती की जाय (राजस्थान स्टेट रोडवेज़ द्वारा वसूल किये जा रहे किराये पर बहस करने हेतु)।

२९. मांग संख्या २८, मुख्य शीर्षक ५७-सड़क तथा जल परिवहन योजनाओं में १) रु० की कटौती की जाय (राजस्थान स्टेट रोडवेज़ के कर्मचारियों की तनख्वाह व अन्य सुविधाओं पर बहस करने हेतु)।

श्री नाथूलाल करौल (चाकसू):

३०. मांग संख्या २८, मुख्य शीर्षक ५७-सड़क तथा जल परिवहन योजनाओं में १) रु० की कटौती की जाय (राजस्थान स्टेट रोडवेज़ के कर्मचारियों द्वारा पर्याप्त गाड़ियां न लगाने से शीतलाष्टमी के मेले में, जो ग्राम चाकसू, जिला जयपुर में हुआ उस पर बहस करने हेतु)।

३१. मांग संख्या २८, मुख्य शीर्षक ५७-सड़क तथा जल परिवहन योजनाओं में १) रु० की कटौती की जाय (राजस्थान

Page No. 16

(श्री नाथलाल करोल)

स्टेट रोडवेज के Conductors व Drivers द्वारा जगह गाड़ी में होने पर भी सवारियां न उठाने पर बहस करने हेतु)।

३२. मांग संख्या २८, मुख्य शीर्षक ५७-सड़क तथा जल परिवहन योजनाओं में १) रु० की कटौती की जाय (राजस्थान स्टेट रोड़वेज द्वारा चाक्सू में टिकट बेचने में भ्रष्टाचार करने पर बहस करने हेतु)।

श्री भगराज चौधरी (रानीवाड़ा) :

३३. मांग संख्या २८, मुख्य शीर्षक ५७-सड़क तथा जल परिवहन योजनाओं में १) रु० की कटौती की जाय (जालोर एवं बाड़मेर जिलों में यातायात के साधन उपलब्ध कराने में सरकार की उदासीनता पर बहस करने हेतु)।

मांग संख्या ३

श्री तेजाराम गहलोत (सोजत) :

३४. मांग संख्या ३, मुख्य शीर्षक ११-गाड़ियों पर कर में १) रु० की कटौती की जाय (R. T. O. जोधपुर के कार्यालय में फैले भ्रष्टाचार पर बहस करने हेतु)।

३५. Demand No. III Major Head 11-Taxes on Vehicle be reduced by rupee one (to discuss the failure of the Mechanical Inspectors to refuse fitness in case certain Vehicles which are fit).

३६. मांग संख्या ३, मुख्य शीर्षक ११-गाड़ियों पर कर में १) रु० की कटौती की जाय Mechanical fitness के बारे में नियम न होने की हालत में fitness का प्रमाण-पत्रों पर Mechanical Inspectors की मनमानी पर बहस करने हेतु)।

३७. मांग संख्या ३, मुख्य शीर्षक ११-गाड़ियों पर कर में १) रु० की कटौती की जाय (R. T. A. द्वारा Counter signature की व्यवस्था में सुधार करने एवम् मौजूदा व्यवस्था से उत्पन्न समस्या पर बहस करने हेतु)।

३८. श्री गिरधारीलाल व्यास (आसिन्द) मांग संख्या ३, मुख्य शीर्षक ११-गाड़ियों पर कर में १) रु० की कटौती की जाय (गाड़ियों पर टैक्सेज की वसूली ठीक तरह से वसूल करने पर बहस करने हेतु)।

मांग संख्या २८

३९. श्री ललितमोहन (गोगुन्दा) : मांग संख्या २८, मुख्य शीर्षक ५७-सड़क तथा जल परिवहन योजनाओं में १) रु० की कटौती की जाय (खैरवाड़ा से काटड़ा, एवं उदयपुर से गोगुन्दा, सायरा, पीडवाड़ा एवं कोटड़ा तथा स्वरूपगंज की सड़कें खराब स्थिति पर बहस करने हेतु)।

मांग संख्या ३

४०. श्री मानिकचन्द सुराणा (कोलायत):—मांग संख्या ३, मुख्य शीर्षक ११—गाड़ियों पर कर में १) रु० की कटौती की जाय (मोटर गाडियों के निरीक्षण में व्याप्त भ्रष्टाचार पर बहस करने हेतु)।

मांग संख्या २८

४१. मांग संख्या २८, शीर्षक ५७—सड़क तथा जल परिवहन योजनाओं में १००) रु० की कटौती की जाय (सड़क परिवहन में सफर

(श्री मानिकचन्द सुराणा)

कर रहे यात्रियों को बेचे गये टिकट के मूल्य की वसूली की रकम राज्य कोष में न आने की वर्तमान स्थिति पर बहस करने हेतु)।

४२. मांग संख्या २८, मुख्य शीर्षक ५७—सड़क तथा जल परिवहन योजनाओं में १) रु० की कटौती की जाय (राज्य सरकार की सड़क परिवहन में राष्ट्रीयकरण में पूर्ण सफलता प्राप्त न कर सकने पर बहस करने हेतु)।

४३. मांग संख्या २८, मुख्य शीर्षक ५७—सड़क तथा जल परिवहन योजनाओं में १००) रु० की कटौती की जाय (सड़क व परिवहन द्वारा रेल किराये से अधिक किराया चार्ज करने की व्यवस्था पर बहस करने हेतु)।

मांग संख्या ३

श्री जयकृष्ण शर्मा (थानागाजी) :
४४. मांग संख्या ३, मुख्य शीर्षक ११-गाड़ियों पर कर में १) रु० की कटौती की जाय (गाड़ियों पर कर की वसूली की व्यवस्था की कमी पर बहस करने हेतु)

४५. मांग संख्या ३, मुख्य शीर्षक ११-गाड़ियों पर कर में १) रु० की कटौती की जाय (मोटर गाड़ियों के निरीक्षण की अव्यवस्था पर बहस करने हेतु)।

मांग संख्या २८

४६. मांग संख्या २८, मुख्य शीर्षक ५७-सड़क तथा जल परिवहन योजनाओं में १) रु० की कटौती की जाय (राजस्थान स्टेट रोडवेज में अव्यवस्था पर बहस करने हेतु)।

मांग संख्या ४५

४७. मांग संख्या ४५, मुख्य शीर्षक ११४-सड़क तथा जल परिवहन योजनाओं पर पूंजी की लागत में १) रु० की कटौती की जाय (बसों आदि के क्रय में होने वाली अनियमितताओं पर बहस करने हेतु)।

मांग संख्या २८

४८. **श्री चौसरसिंह बावेल** (वेगूं) : मांग संख्या २८, मुख्य शीर्षक ५७--सड़क तथा जल परिवहन योजनाओं में १) रु० की कटौती की जाय (रोडवेज के कर्मचारियों का व्यवहार जनता के साथ अच्छा नहीं हैं, इस पर बहस करने हेतु)।

४९. मांग संख्या २८, मुख्य शीर्षक ५७—सड़क तथा जल परिवहन योजनाओं में १) रु० की कटौती की जाय (रोड़वेज में भ्रष्टाचार व गबन के संबंध में बहस करने हेतु)।

५०. मांग संख्या २८, मुख्य शीर्षक ५७—सड़क तथा जल परिवहन योजनाओं में १) रु० की कटौती की जाय (रोड़वेज की गाड़ियां समय की पाबंदी नहीं रखती जिससे मुसाफिरों को कष्ट उठाना पड़ता है, इस पर बहस करने हेतु)।

(श्री चौसरसिंह बाबेल)

५१. मांग संख्या २८, मुख्य शीर्षक ५७-सड़क तथा जल परिवहन योजनाओं में १) रु० की कटौती की जाय (रोडवेज की बसों की हालत बहुत खराब है, इस पर बहस करने हेतु)

५२. मांग संख्या २८, मुख्य शीर्षक ५७-सड़क तथा जल परिवहन योजनाओं में १) रु० की कटौती की जाय (रोडवेज विभाग की अनियमितताओं के सम्बन्ध में बहस करने हेतु)

५३. मांग संख्या २८, मुख्य शीर्षक ५७-सड़क तथा जल परिवहन योजनाओं में १) रु० की कटौती की जाय (रोडवेज के अधिकारियों को मिलने वाली वेतन शृंखला के सम्बन्ध में बहस करने हेतु)।

मांग संख्या ४५

५४. मांग संख्या ४५, मुख्य शीर्षक ११४-सड़क तथा जल परिवहन योजनाओं पर पूंजी की लागत में १) रु० की कटौती की जाय (नवीन व्यय पर बहस करने हेतु)।

मांग संख्या ३

५५. श्री हरिप्रसाद शर्मा (पाटन) :- मांग संख्या ३, मुख्य शीर्षक ११ गाड़ियों पर कर में १) रु० की कटौती की जाय (प्राइवेट गाड़ियों के पैसेंजर टैक्सों की समय पर वसूली नहीं करने तथा बिना टैक्स चुकाये गाड़ियां चलाने पर बहस करने हेतु) ।

श्री योगेन्द्रनाथ हांडा (रायसिंहनगर):- ५६. मांग संख्या ३, मुख्य शीर्षक ११-गाड़ियों पर कर में १) रु० की कटौती की जाय (गाड़ियों पर कर एकत्रित करने में सरकार की Machinery सर्वथा असफल रही है। इस स्थिति पर बहस करने हेतु)।

श्री दुर्गालाल बाददार (हवामहल, जयपुर):-- ५७. मांग संख्या ३, मुख्य शीर्षक ११-गाड़ियों पर कर में १) रु० की कटौती की जाय (गाड़ियों पर कर सही तरीके से लगा कर सही आदमियों से कर वसूल करने में राज्य सरकार असफल रही है, पर बहस करने हेतु)।

श्री ज्वालाप्रसाद शर्मा (नसीराबाद):- ५८. मांग संख्या ३, मुख्य शीर्षक ११-गाड़ियों पर कर में १) रु० की कटौती की जाय (टैक्सों की वसूली में अव्यवस्था पर बहस करने हेतु) ।

श्री हरदत्तसिंह (नोहर):— ५९. मांग संख्या ३, मुख्य शीर्षक ११-गाड़ियों पर कर में १) रु० की कटौती की जाय (गाड़ियों पर वाजिब कर की वसूली में शिथिलता पर बहस करने हेतु) ।

श्री संपत्तिलाल बोहरा (मावली) :— ६०. मांग संख्या ३, मुख्य शीर्षक ११-गाड़ियों पर कर में १) रु० की कटौती की जाय (कर वसूली में व्याप्त भ्रष्टाचार पर बहस करने हेतु) ।

श्री भैरोंसिंह (किशनपोल, जयपुर):— ६१. मांग संख्या ३, मुख्य शीर्षक ११-गाड़ियों पर कर में १) रु० की कटौती की जाय (Tax Exemption देने में विभाग द्वारा बरती जाने वाली अनियमितताओं पर बहस करने हेतु)।

Page No. 19

श्री सतीशचन्द्र अग्रवाल (जौहरी बाजार, जयपुर) :–

६२. मांग संख्या ३, मुख्य शीर्षक ११–गाड़ियों पर कर में १००) रु० की कटौती की जाय (जयपुर R. T. O. में टैक्स जमा कराने की समुचित व्यवस्था नहीं होने की ओर सरकार का ध्यान आकर्षित करने पर बहस करने हेतु)।

मांग संख्या २८

६३. मांग संख्या २८, मुख्य शीर्षक ५७ सड़क तथा जल परिवहन योजनाओं में १) रु० की कटौती की जाय (Road Transport Corporation बनाने पर बहस करने हेतु)।

६४. मांग संख्या २८, मुख्य शीर्षक ५७–सड़क तथा जल परिवहन योजनाओं में १००) रु० की कटौती की जाय (Rajasthan State Roadways द्वारा विभिन्न स्थानों पर यात्रियों के लिए आवश्यक सुविधायें प्रदान न कर सकने पर बहस करने हेतु)।

मांग संख्या ३

श्री मथुरेशविहारी माथुर (बांदी कुई):—

६५. मांग संख्या ३, मुख्य शीर्षक ११–गाड़ियों पर कर में १) रु० की कटौती की जाय (गाड़ियों पर टैक्स की वसूली में अनियमितताओं पर बहस करने हेतु)।

श्री विजयसिंह झाला (नाथद्वारा) :—

६६. मांग संख्या ३, मुख्य शीर्षक ११-गाड़ियों पर कर में १००) रु० की कटौती की जाय (उदयपुर R. T. A. में चलने वाली गाड़ियों के मालिकों में पैसेन्जर टैक्स की बकाया की वसूली पर बहस करने हेतु)।

मांग की संख्या २८

६७. मांग संख्या २८, मुख्य शीर्षक ५७. सड़क तथा जल परिवहन योजनाओं में १००) रु० की कटौती की जाय (राजस्थान स्टेट रोडवेज़ में फैले भ्रष्टाचार पर बहस करने हेतु)।

श्री लक्ष्मीचन्द (पीपलदा) :—

६८. मांग संख्या २८, मुख्य शीर्षक ५७–सड़क तथा जल परिवहन योजनाओं में १) रु० की कटौती की जाय (योजनाओं से सड़कों की दुर्दशा व बजट का पूरा हिस्सा खर्च नहीं करने पर बहस करने हेतु)।

श्री रविशंकर याज्ञनिक (पिंडवाड़ा) :

६९. Demand No. XXVIII, Major Head 57-Road and Water Transport Schemes be reduced by Re. 1/- (to discuss the Corruption prevailing in Rajasthan State Roadways passengers).

श्री फूलचन्द जैन (सुजानगढ़):—

७०. मांग संख्या २८ मुख्य शीर्षक ५७ सड़क तथा जल परिवहन योजनाओं में १) रु० की कटौती की जाय (सड़कों की खराब स्थिति के कारण जनसाधारण को होने वाली कठिनाइयों पर बहस करने हेतु)।

श्री श्रवणलाल (हिन्डौन) :—

७१. मांग संख्या २८, मुख्य शीर्षक ५७ सड़क तथा जल परिवहन योजनाओं में १००) रु० की कटौती की जाय (राजस्थान स्टेट रोड़वेज की दुर्दशा पर बहस करने हेतु)।

श्रीमती लक्ष्मी कुमारी चूण्डावत (भीम):

७२. मांग संख्या २८, मुख्य शीर्षक ५७-सड़क तथा जल परिवहन योजनाओं में १) रु० की

(श्रीमती लक्ष्मी कुमारी चूण्डावत)

कटौती की जाय (राजस्थान रोड़वेज यात्रियों को अन्य सुविधाओं में कमियों के बारे में बहस करने हेतु) ।]

श्री भैरोंसिंह (किशनपोल, जयपुर) : अध्यक्ष महोदय, मैं एक जानकारी करना चाहूंगा कि इस ट्रांसपोर्ट विभाग की मांग माननीय उप-मंत्रीजी ने रखी है और समाचार पत्रों में यह समाचार आ रहे हैं कि यातायात मंत्री महोदय ने त्यागपत्र दे दिया है । थोड़ा इसका स्पष्टीकरण कर दें । इस सदन के अन्दर कम से कम यह जानकारी तो मिलनी चाहिए कि सदन के बाहर समाचार पत्रों में यह समाचार आ जाये कि यातायात मंत्री महोदय ने त्याग पत्र दे दिया क्या ? वास्तव में स्थिति क्या है ? उन्होंने त्याग पत्र दे दिया है या नहीं और त्याग-पत्र दे दिया उस स्थिति में माननीय उप-मंत्रीजी बोल रहे हैं या स्थिति क्या है ?

श्री मानिकचन्द सुराणा (कोलायत) : अपने किसी पुराने त्याग-पत्र को रिवाइव कर दिया है ।

श्री रघुनाथ बिश्नोई (सांचोर) : 'टू रिजाइन' हुआ है । त्यागपत्र दे दिया है, यह नहीं छपा है ।

श्री रामकिशन (वैर) : हो सकता है इस डिमाण्ड के विरोधस्वरूप ही दिया हो । तो यह तो बड़ा गम्भीर विषय है ।

श्री अध्यक्ष : मंत्री महोदय, श्री हरिभाऊ उपाध्याय ने अभी थोड़े दिन पहले मुझे सूचित किया था कि उनका स्वास्थ्य ठीक नहीं है इसलिए वे सदन की कार्यवाही में भाग नहीं ले सकेंगे और उनकी ओर से उनके विभाग के उपमंत्री सदन में भाग लेंगे । उसके बाद में एक पत्र और आया कि अभी भी उनका स्वास्थ्य ठीक नहीं हुआ है इसलिए वे आने में असमर्थ हैं । यह सूचना मेरे पास है । यह मैं सदन में प्रस्तुत करता हूं ।

श्री भैरोंसिंह : यातायात मंत्री हमेशा बीमार हो जाते हैं और असेम्बली के दिनों में खासतौर से खराब रहते हैं । गवर्नमेंट इस बारे में क्या कहती है, त्याग-पत्र आया है या नहीं ?

श्री मानिकचन्द सुराणा : जब से माननीय मुख्य मंत्रीजी ने श्री भैरोंसिंहजी की कमेटी में नियुक्ति की है तब से उनका स्वास्थ्य दिन प्रतिदिन गिरता जा रहा है । मैं निवेदन करूंगा कि वे अपना नाम वापिस ले लें, शायद उनका स्वास्थ्य ठीक हो जाये ।

श्री भैरोंसिंह : मेरे कारण से अगर स्वास्थ्य खराब हो रहा हो तो, अध्यक्ष महोदय, मैं इस प्रश्न पर विचार कर सकता हूं, लेकिन कम से कम वे यह तो बतायें कि मेरे कारण से स्वास्थ्य खराब हुआ है ।

श्री ज्वालाप्रसाद शर्मा (नसीराबाद) : अध्यक्ष महोदय, मैं पहले जानता था कि विचार इसी तरह से करेंगे ।

श्री मानसिंह महार (आमेर) : माननीय अध्यक्ष महोदय, मैं सदन के समक्ष रोडवेज के नेशनेलाइजेशन के विरोध में दो शब्द कहने को खड़ा हुआ हूं, मेरी पार्टी का यह निश्चित मत है कि इस सरकार को जिन चीजों में प्राइवेट पार्टीज् काम कर सकती हैं उनको

Page No. 21

(श्री मानसिंह महार)

नेशनेलाइज नहीं करना चाहिए। रोडवेज को नेशनेलाइज करके सरकार ने एक भारी भूल की है। मैं समझता हूं कि जब नेशनलाइजेशन ऑफ रोडवेज राजस्थान में हुआ तो हम समझते थे कि पैसेंजर्स को अधिक सुविधायें मिलेंगी। हम समझते थे कि किराया कम होगा क्योंकि अध्यक्ष महोदय, जो प्राइवेट बसेज वालों को परमिट दिये जाते थे तो एक एक बस के परमिट पर हमारे सरकारी लोग ५–५ हजार रुपया लेते थे, आप विचार कीजिए अध्यक्ष महोदय,………

श्री अध्यक्ष : सरकारी लोग रुपये लेते थे, क्या मतलब हुआ ?

श्री मानसिंह महार : यानी जो ट्रांसपोर्ट के अफसरान होते थे, ऊपर से लेकर नीचे तक, परमिट देने में ५-५ हजार रुपये लेते थे एक रूट के, यह निर्विवाद सत्य है। अध्यक्ष महोदय, आप पूछ लीजिए। जो बस चलाते हैं उनको बुलाकर आप पूछ लीजिए, बात कर लीजिए। आप कहें तो नाम बता दूं। लेकिन क्योंकि यहां यह फरमाते हैं कि परम्पराओं के अन्तर्गत नाम मत लो इसलिए मैं कहता हूं कि नाम को कहें तो मैं बता दूं। आज मंत्री महोदय नहीं हैं यातायात के………

श्री अध्यक्ष : जिन्होंने आपसे कहा कि उन्होंने रुपया अमुक व्यक्ति को दिया है अगर उनके बारे में सूचना दें तो उसके बारे में आगे कार्यवाही की जा सकती है।

श्री मानसिंह महार : ठीक है तो मैं आपको इसकी सूचना दूंगा और लिखित में दूंगा, तो यह तो यह हालत है कि लोग इतने बेचारे हैंडीकैप में चलते थे… •••

श्री ज्वालाप्रसाद शर्मा (नसीराबाद) अध्यक्ष महोदय, मैं आपको पोइन्ट-आउट करता हूं कि माननीय सदस्य ट्रेजरी बेन्चेज में कैसे बैठ गये हैं आ कर……

श्री अध्यक्ष : आप भी कहां से कहां बैठ गये।

श्री भैरोंसिंह : ये मेरे पीछे पीछे चलते हैं।

श्री मानसिंह महार : अध्यक्ष महोदय, इस तरह से बीच में बोल बोलकर हमारी पार्टी का टाइम जाया करते हैं

तो अध्यक्ष महोदय, मैं निवेदन कर रहा था कि जयपुर से अजमेर रूट का जो नेशनेलाइजेशन हुआ तो पहले २ रु० ५७ न० पै० किराया लगता था और आज उसके दुगने से भी ज्यादा हो गया है। उसके अलावा भी मैं आपसे निवेदन करूं कि आज रास्ते के अन्दर जो बेचारे पैसेंजर्स होते हैं, खड़े रहते हैं, उनकी कोई पूछताछ नहीं होती। ड्राइवर की मर्जी होती हैं तो बस रोकता है और कहता है कि ले लो, दो तीन आदमी हैं वर्ना पड़े रहने दो, २–३ से क्या फर्क पड़ता है। यह कहकर पैसेंजर्स को रास्ते में ही छोड़ दिया जाता है।

मैं एक मिसाल पेश करूंगा, अध्यक्ष महोदय, मैं एक बार अजमेर से जयपुर आ रहा था तो सुबह जब मैं रोडवेज के स्टेन्ड पर गया तो वहां कुछ लोग खड़े थे। उन्होंने कहा कि यहां आये हो आप तो रेल से चले जाओ।

Page No. 22

(श्री मानसिंह महार)

मैंने कहा कि ऐसी क्या बात है। तो उन्होंने कहा कि अव्वल तो यहां बस के आने का ठिकाना नहीं है, घन्टे भर बाद सूचना आ सकती है—आज डिपो में बस नहीं है इसलिए नहीं आयेगी। उन्होंने मुझे और आगे बताया कि अगर बस आ भी गयी तो रास्ते में कोई बोल्ट ढीला भी हो गया तो वह बस वहीं खड़ी हो जायेगी। यह नेशनेलाइज़ेशन का नमूना बताया है। रोडवेज की बस उस रोज अजमेर में एक घंटा देरी से आई और जब बस रवाना हुई तो किशनगढ़ के पास आकर उस बस का एक मडगार्ड का बोल्ट ढीला हो गया और मडगार्ड जरा सा खटखट करने लगा तो ड्राइवर महोदय बस को छोड़कर नीचे खड़े हो गए। मैंने हाथ जोड़कर कहा कि भाई जयपुर जाना जरूरी है; उप-मंत्री जी जरा सुनें आपके रोडवेज की व्याख्या और तारीफ कर रहा हूं—तो, अध्यक्ष महोदय, थोड़ी देर वहां खड़े रहे, कोई व्यवस्था नहीं थी। जब लोग ड्राइवर को डाटने लगे तो वह कहने लगा कि मैं क्या करूं मुझे औजार ही नहीं दिये जाते, मैं कैसे करूं। एक ऑफिसर एक फीएटकार से उस रूट से निकल रहे थे। उन अधिकारी को मैं खुद भी जानता था, हाथ देकर रोका। मैंने कहा कि यह आपकी रोडवेज का नमूना है कि एक बोल्ट ढीला होने पर गाड़ी खड़ी है। ६० आदमी दुख पा रहे हैं और ड्राइवर कहता है कि मेरे पास पाना नहीं है। उन्होंने खुद ने कहा कि इसको ठीक करो। उसने कहा कि हमको पाना देते हैं क्या ? इस गाड़ी को छूने का अधिकार भी नहीं दिया है। उन्होंने खुद की फीएट में से पाना निकालकर ड्राइवर को दिया तब उसने उसको कसा और चला। यह रोडवेज की नेशनेलाइज़ेशन की हालत है। तनख्वाह जो प्राइवेट ओनर्स देते हैं उससे कम देते हैं, यह तो उनकी श्रम नीति है। उसके बावजूद पैसेन्जर्स के लिए कोई व्यवस्था नहीं। अगर रास्ते में कहीं कोई यात्री यह कह दे कि साहब, पानी पीना है तो प्राइवेट बस वाले जो प्याउएं होती हैं उनको पैसा देते हैं। आप देख लें कि जो भी प्राइवेट बस वाले हैं उनके बन्धे हुए हैं कि जहां भी प्याऊ हो उनको वे अन्नी-दुअन्नी देते हैं। जिन रूट्स को नेशनेलाइज़ कर दिया वहां पर पानी की व्यवस्था नहीं है। पहले जो प्याऊ वाले थे वे भूखों मर कर चले गये। यह आपके नेशनेलाइज़ेशन का नमूना है।

(६·०० म० पू०)

यही नहीं, अध्यक्ष महोदय, जो अपने लिमिटेड एडमिनिस्ट्रेशन को ईमानदारी से और व्यवस्था से नहीं चला सकती है तो वह इतने बड़े वेंचर को नये को लेकर जनता को परेशान करने के अलावा कुछ नहीं। और मैं आप से कहता हूं, अध्यक्ष महोदय, कि अभी तो नई बसें हैं कि आप कह देते हैं कि ७० लाख का फायदा हो रहा है, कोई २७ लाख का हो रहा है, कोई १५ लाख का हो रहा है। यह बसें तीन-चार वर्ष पुरानी हो जायं तो उनमें वेयर और टेयर इतना हो जायगा कि उन बसेज के २-३ हजार भी नहीं उठेंगे। इसलिए मैं खास तौर से वित्त मंत्रीजी से निवेदन करूंगा कि रोडवेज के खर्चे को कतई काट दें।

श्री बालकृष्ण कौल (वित्त मंत्री) : आमदनी को नहीं काटें।

श्री मानसिंह महार : काट कर आप इन बसों को नीलाम कर दें, रूट को नीलाम कर दें, तो एक एक बस के आपके २५-२५ हजार रुपये लगे तो रूट के नीलाम पर १०,००० रुपये ज्यादा और आयेंगे और आप १० वर्ष में जितना रोडवेज से फायदा उठायेंगे उतना इस नीलाम से आपको एक ही साल में फायदा मिलेगा और आपका जो २-३ वर्ष के बाद में दिवाला निकलने वाला है उससे भी आप बच जायेंगे। यह मैं आपको सलाह देता हूं और सदन से प्रार्थना करूंगा कि यह बहुत ही गलत तरीके से नेशनेलाइज़ हुआ है, इसको खत्म किया जाय। यह मैंने प्रथम बात कही।

दूसरी बात, मैं एक विशेष घटना की ओर उप-मंत्रीजी का · · ·

श्री रामकिशन (वैर) उप-मंत्राणीजी हैं।

श्री मानसिंह महार : उप-मंत्रीजी हो या उप-मंत्राणीजी हों, मैं सब को एक समझता हूं, आप फिक्र न करें।

वह है जयपुर के अन्दर वास्पा का स्कूटर-काण्ड। अध्यक्ष महोदय, इस साल यातायात विभाग के द्वारा यह एक ऐसा घृणित काम किया गया है कि जिस के लिए सरकार कभी ऊंचा सिर करके नहीं चल सकती है। मैं आपसे निवेदन करूं कि कमल एण्ड कम्पनी एक फर्म है जिसके पास कुछ वास्पा स्कूटर्स हैं। वह कम्पनी सरकार की एक खास कृपा पात्र है। उस कम्पनी को जयपुर के अन्दर बस सर्विस रन करने के लिए सरकार ने विशेष रियायत दे रखी है और जब एक भूतपूर्व मंत्री जयपुर की सी० टी० एस० को नेशनेलाइज़ करना चाहते थे तो उनको ऐसा नहीं करने दिया और वह ऐसी बसेज़ यहां पर आज भी चलती हैं कि जिनके धुएं से उनमें बैठने वालों का गला घुट जाता है। यह हालत है। उस कम्पनी को विशेष फायदा पहुंचाने के लिए हमारी सरकार ने उनके वास्पा स्कूटरों लिए चार-चार तारीखें बदली रजिस्ट्रेशन कीं कि कौन कौन दरख्वास्त दे सकता है। तारीखें बदली गई, महज इसके लिए कि उन स्कूटरों की बिक्री के लिए कुछ पब्लिसिटी हो। पब्लिसिटी के साथ-साथ सरकार कुछ लाड़ले थे उनको उस कमल एण्ड कम्पनी ने वायदा किया कि हम आपको वास्पा स्कूटर देंगे। मैं तो इसमें भी सन्देह करता हूं कि जिन सरकार के आदमियों को वास्पा स्कूटर दिये गये उनसे कीमत भी नहीं ली गई, चाहे खाता-बही में लिख दी गई होगी, लेकिन कीमत नहीं ली गई होगी, यह मेरा दृढ़ विश्वास है। वे स्कूटर इतने अच्छे मेक के नहीं हैं लेकिन उनको इतनी अच्छी पब्लिसिटी दी गई कि जिस रोज नाम दर्ज कराने की तारीख आई उस रोज जयपुर की सारी पुलिस फोर्स को वहां पर डाला। इस प्रकार का वातावरण बनाया गया कि बहुत ऊंची चीज बिक रही हो। और उस पर भी जब कुछ कमल एण्ड कम्पनी के खास आदमियों का नम्बर ऊंचा नहीं आ रहा था तो जिस जगह लाइन लगी थी, क्यू, उस जगह से क्यू को हटाकर दूसरी जगह किया गया। जिसका नतीजा यह हुआ कि वहां पर एक आदमी जान से मारा गया, कई आदमी घायल हुए। यह हालत हुई। इस सरकार के एक डी० वाई० एस० पी० भी घायल हुए, सख्त घायल हुए। पुलिस के और कई कर्मचारी घायल हुए, लेकिन अगर कोई भू-स्वामी आन्दोलन करते या किसान आन्दोलन करते या मजदूर अगर आन्दोलन करते और अगर

(श्री मानसिंह महार)

ऐसी बात हो जाती तो उन संस्थाओं को कह देते कि मुआवजा दो, लेकिन एक आदमी जान से मारा गया, कमल एण्ड कम्पनी की गलती से मरा, लेकिन कमल एण्ड कम्पनी को इस सरकार ने यह नहीं कहा कि उसके परिवार वालों को मुआवजा दो। मैं आपसे निवेदन करूंगा कि यह एक ऐसी घटना है कि जिसके लिए यह सरकार कभी भी सिर ऊंचा नहीं उठा सकती। न जो घायल हुए थे उनको किसी प्रकार का मुआवजा दिया गया। सरकार ने उसको प्रोटेक्ट किया, उन लोगों की मदद की। आपका क्या काम था ? आपकी पुलिस वहां सैकड़ों की तादाद में क्यों खड़ी रही ? क्यों हमारे पैसे का आपने दुरुपयोग किया ? क्यों पुलिस को भेजा ? एक प्राइवेट कम्पनी अपने स्कूटरों का रजिस्ट्रेशन करा रही है। क्या लेना-देना था इस सरकार का जो वहां हजारों रुपया पुलिस पर बर्बाद किया ? लेकिन कमल एण्ड कम्पनी को एक खास रियायत देना चाहते हैं, क्योंकि आपके नेतागण आते हैं या आपके प्यारे लोग आते हैं तो बसेज़ मांग लेते हैं, उनकी डॉज़ कार्स मंगा लेते हैं, फियट कार मंगा लेते हैं, और और भी कई तरह के फायदे उठा सकते हैं, यह सब बात है। अध्यक्ष महोदय, मैं उप-मंत्रीजी या उप-मंत्राणीजी जो भी कन्सर्न्ड हों उनसे जवाब चाहता हूं कि कमल एण्ड कम्पनी के यहां जब एक आदमी मारा गया और जो आदमी घायल हुए थे उनको क्या मुआवजा दिलाया गया ? और अगर नहीं दिलाया तो अब दिलाने की व्यवस्था पर सरकार क्या विचार कर रही है ?

तीसरी बात में मुख्तसर में अर्ज करूंगा कि एक मि० मालिकराम कालेड़ा हैं जिन्होंने नेशनल डिफेन्स फण्ड के लिए प्राइवेट मोटर ओनर्स से लाखों रुपयों की धन-राशि वसूल की। उस धन-राशि को वसूल करके हजम कर गये। हजम करने के बाद में कुछ लोगों ने शिकायत की तो वह केस एन्टीकरप्शन को दिया गया। एन्टीकरप्शन में जाते ही कालेड़ा साहब ने १२ महीने और डेढ़ साल का व्याज था उस रकम पर उसका फायदा उठाकर रकम जमा करा दी। तो एन्टीकरप्शन डिपार्टमेंट कहता है कि चूंकि रकम जमा हो गई इसलिए अब केस के चालान करने की जरूरत नहीं। बहुत अच्छा है, न्याय इस सरकार का। मैं आपको मुबारकबाद देता हूं कि चोर ने चोरी कर ली और माल वापिस लेकर दे दिया तो अब मुकद्दमे की क्या जरूरत है ? और खूब प्रोत्साहन दीजिये और भी सैकड़ों आदमी नेशनल डिफेन्स फण्ड के लाखों रुपये खा गये, मगर आप कोई एक्शन नहीं लेते हैं। जो लोग नेशनल डिफेन्स के मामले में इस प्रकार का पक्षपात करते हैं और उनको सजा नहीं देते हैं तो वह इस देश के लिए गद्दार हैं, वे चीन के मित्र हैं। तो यह बात हुई कालेड़ा साहब की।

यह तीन-चार नमूने मैंने पेश कर दिये। अब मैं एक बात और निवेदन करना चाहता हूं, क्योंकि मेरी पार्टी का बहुत कम समय है और कई मित्र बोलेंगे इसलिए मैं अधिक समय नहीं लूंगा, लेकिन मैं यह जरूर निवेदन करूंगा कि हमारे यहां जो प्राइवेट बस ओनर्स बस प्लाई करते हैं तो उनको बहुत ही परेशान किया जाता है। आपके ट्रान्सपोर्ट का जो महकमा है वहां पर जो इन्सपेक्टर्स वगैरह हैं वे बहुत ही परेशान करते हैं। उन लोगों

(श्री मानसिंह महार)

को परेशान करते हैं। कभी अपने रिश्तेदारों को उन बसेज़ में बिना टिकट के बिठा देते हैं, कभी खुद बैठते हैं। कभी बसेज़ के टाइम मनमाने ढंग से बदलते हैं। मैं आपसे अर्ज करूं, अध्यक्ष महोदय, यह मेरा आखरी पॉइन्ट है क्योंकि १५ मिनट हो चुके हैं। इसलिए महुआ के पास में मंडावर है वहां पर सब ड्राइवरों को असुविधाओं में डालकर जो दो इस सरकार के कृपा-पात्र ड्राइवर थे उनके आराम के लिए सारी बसेज़ का टाइम बदल दिया और वह टाइम इस प्रकार बदल दिया कि मंडावर-महुआ से जो गाड़ियें आवें उनका सीधा कनेक्शन हिन्डौन की गाड़ी से मिले वे गाड़ियां उन्हीं दो आदमियों की हैं और गाड़ियों को ऐसा टाइम दिया गया कि उनका वहां से आगे जाने वाली गाड़ियों से कनेक्शन न हो, यह हमारी सरकार का नमूना पेश कर रहा हूं। इसका नतीजा क्या हुआ कि और गाड़ियां तो खाली आती हैं और इन ड्राइवरों की पर्टिकूलर गाड़ियां ओवरलोड होकर आवें। इसका कारण भी तो है। महुआ के चुनाव में उसने कुछ टैक्स वगैरा, कुछ बसेज़ वगैर इमदाद रूप में दी थीं, इसलिये यह कार्यवाही हुई। यह ठीक है कि वह तो चुनाव का मामला था इसलिये मैं क्षमा भी कर देता हूं; लेकिन और जगह आपके छोटे कर्मचारी हजार-हजार और पांच-पांच सौ रुपया लेकर टाईमिंग्ज़ में बदला बदली और गड़बड़ी करते हैं। यह शुरूआत तो आपसे होती है, यह मैं मानता हूं लेकिन आप तो एक गलती करते हैं तो नीचे वाले हजार गलतियां करते हैं और लाखों रुपयों का फायदा उठाते हैं। इसलिये मैं प्राइवेट बस ओनर्स की तरफ से करबद्ध प्रार्थना करना चाहता हूं कि उनकी सहूलियत को आप देखें, उनको फायदा दें। वे आपकी रोडवेज से कम किराया लेते हैं, पानी की व्यवस्था भी इनके स्टेन्ड्स पर होती है क्योंकि ये प्याऊ वालों को पैसा देते हैं, लेकिन आप इनको नजरंदाज करते हैं, यह गलत चीज है। मैं इतना ही कह कर अपना स्थान ग्रहण करता हूं क्योंकि मेरी पार्टी के और लोग भी बोलने वाले हैं।

श्री अध्यक्ष : श्री रामकिशन।

श्री रामकिशन (वैर) : अध्यक्ष महोदय, यातायात विभाग और रोडवेज पर मेरे कुछ कटौती प्रस्ताव हैं। जहां तक यातायात विभाग का सम्बन्ध है मैं समझता हूं राज्य में जितना इसका विकास होने की सम्भावना थी उतने राज्य सरकार और विभाग सतर्क नहीं रहे जितना हम विकास कर सकते थे। इस समय जितनी आमदनी इस विभाग से प्राप्त करनी चाहिये थी उतनी नहीं प्राप्त कर सके।

रोडवेज और यातायात विभाग दोनों ने अपनी अपनी रिपोर्टें दी हैं। अध्यक्ष महोदय, मुझे सबसे पहले तो इन रिपोर्ट्स पर एतराज है। रोडवेज की रिपोर्ट केवल २ पेज में लिखी गई है और उसमें यह दिखाया है कि २५७ बस चलती हैं, ३८ रूट्स हैं और ३४ लाख की आमदनी अगले साल होगी और २७ लाख की आमदनी इस साल हुई है। इस रिपोर्ट को देने से फायदा क्या था ? इससे रिपोर्ट नहीं देते तो सौ दो सौ रुपये तो बच सकते थे। इसके साथ क्या विचार कर सकते हैं। एक व्यवस्था हुई कि विभाग रिपोर्ट दें। इस तरह की रिपोर्ट

Page No. 26

(श्री रामकिशन)

देकर केवल बहाना किया गया है। इस रिपोर्ट से कोई जानकारी नहीं मिलती है कि सरकार कहां कहां सुविधा बढ़ा रही है, कहां घटा रही है, न हम सरकार को सुझाव दे सकते हैं, न यह कह सकते हैं कि कहां सतर्क रहना चाहिये। सरकार यह कह सकती है कि संकटकाल में पैसा खर्च नहीं करना चाहते हैं, लेकिन हम जानते है कि सरकार की क्या हालत है। जो जरूरी चीजें हैं न तो उनकी जानकारी दी गई है, न तथ्य दिये गये हैं। यातायात विभाग की रिपोर्ट में दो बातें कही गई हैं, एक तो आमदनी बढ़ाने की और इसके अलावा अगले साल ग्रान्ट-इन-एड बढ़ाई जाय। इसके अलावा न कोई जानकारी दी गई है और न हम कुछ सुझाव दे सकते हैं। यह तो हम जानते हैं कि हमारे सुझावों का न तो कोई असर हो सकता है, न कोई सुझावों की कद्र करता है, लेकिन सदन में बैठ कर हमें कुछ कहना है इसलिये परम्परा निभाने के लिये कहते हैं और रिपोर्टें भी पेश की जाती हैं। लेकिन सरकार के रुख को देखते हुए कोई परिवर्तन संभव है ही नहीं। पिछले साल रोडवेज की रिपोर्ट अंग्रेजी में आई थी, अंग्रेजी में रिपोर्ट लिखना बुरा था लेकिन थी अच्छी, उससे जानकारी मिलती है। लेकिन अब की रिपोर्ट में न तो कोई जानकारी मिलती है, न सुझाव मिलते हैं।

अध्यक्ष महोदय, पिछले साल के मुकाबले यातायात विभाग ने दिखाया है कि हमारा खर्चा निरंतर घट रहा है और आमदनी निरंतर बढ़ रही है। जो आंकड़े दिये है वे करीब करीब सही मालूम होते हैं, क्योंकि ६६ लाख का खर्चा और १ करोड़ ४० लाख की आमदनी सब तरह की बताई है; लेकिन यदि हमारे पड़ोसी प्रान्त उत्तर प्रदेश, पंजाब और गुजरात को लें तो मालूम पड़ेगा कि वहां इन चार सालों में यातायात का विकास हुआ है, उसके मुकाबले में हमारे यहां बहुत कम हुआ है। इतनी जानकारी देकर मैं समाप्त करना चाहूंगा कि दूसरी योजना के अंत तक हम ढाई लाख लोगों को इस रोजगार में लगा पाये हैं, जब कि उत्तर प्रदेश और पंजाब क्षेत्र इससे तिगुने लोगों को रोजगार दे रहे हैं। दूसरी पंच वर्षीय योजना के अंत तक केवल १ प्रतिशत लोगों को लगा पाये हैं जब कि पास के प्रदेश ढाई प्रतिशत लोगों को लगा पाये हैं। इसमें विकास की बड़ी सम्भावना है, लेकिन हमारे यहां इसके लिये कोई प्रयत्न नहीं किया जाता। कोई रूट के लिये दरख्वास्त देता है तो आर० टी० ए० की मीटिंग मे उसको परमिट दिया जाता हैं। बाकी सरकार की तरफ से कोई जानकारी नहीं है कि इन इन रूट्स पर यातायात बढ़ने वाला है, इसकी जानकारी पब्लिक को नहीं दी जाती है। लोग केवल मौका देखकर दरख्वास्त देते हैं और उनको इसके लिये कोशिश भी बड़ी भारी करनी पड़ती है। बाकी विभाग की ओर से न किसी को प्रेरणा है, न ज्ञान है।

इस संबन्ध में मुझे निवेदन करना है कि आगामी ५ सालों में राजस्थान कैनाल के पूरा होने के बाद, भाखरा से पानी मिलने के बाद और दूसरी सिंचाई योजनाओं के पूरा होने के बाद राज्य में कितना यातायात बढ़ने वाला है उसकी न तो जानकारी ली है और न

(श्री रामकिशन)

चेष्टा है। इस बारे में मैं सुझाव दूंगा कि इन पांच सालों में जितनी सिंचाई की योजनाएं हैं वे पूरी यदि हुई तो सन् ७१ या ७० के आस पास हमें १५००० करीब ट्रक्स का इन्तजाम करना पड़ेगा। इस समय ८,४०० के करीब ट्रक्स यहां चल रहे हैं, इनको बढ़ा कर १५००० करना पड़ेगा। ये चाहे प्राइवेट सेक्टर से आवें, चाहे पब्लिक सेक्टर से आवें। इनके लिये करीब ४५ करोड़ रुपयों की व्यवस्था करनी पड़ेगी। विकासशील अर्थ व्यवस्था में क्या नीति होती है, इतना बड़ा फाइनेन्शियल इन्वेस्टमेन्ट किस तरह से हो सकता है यह सोचने की बात है। आज हालत यह है कि फाइनेन्शियल कम्पनीज जो पैसा उधार देती हैं या जो लोग उधार देते हैं वे बुरी तरह से शोषण करते हैं। बड़े बड़े पूंजीपतियों द्वारा इतना बड़ा शोषण हजार वर्ष के इतिहास में कभी नहीं सुना होगा। सदन के माननीय सदस्यों को जानकारी है कि यह इन्ट्रेस्ट कितना भारी पड़ता है, जो भी इस पर खर्च होता है, कोई इन्सपेक्टर आयगा और उस पर जो खर्च होगा वह भी उसके हिसाब में लिखेंगे, नतीजा यह होता है कि २५ या ३० प्रतिशत ब्याज पड़ता है। बेचारे मजदूर थोड़ा बहुत फाइनेन्स करके काम चलाते हैं। उनके पास केवल रोटी ही बच पाती है। बाकी वे कोई इन्वेस्टमेन्ट नहीं कर पाते। तो मैं जानना चाहूंगा कि क्या सरकार इस सुझाव पर विचार कर सकती है कि राजस्थान वित्त निगम है वह इस तरह के उधार की व्यवस्था कर सकता है क्या? समाजवादी समाज व्यवस्था के अन्दर जो रास्ते बनाये हैं उनके द्वारा शोषण को कम करना पड़ेगा। अगले चार पांच सालों में इस दिशा में जो विकास होने वाला है उसके लिये पूंजी और अर्थ की व्यवस्था करनी है। रिपोर्ट्स वगैरा जो आती हैं उन से मिलती है।

अध्यक्ष महोदय, दूसरा निवेदन यह करना है कि हमारे राज्य में उत्पादन कई चीजों का बढ़ रहा है लेकिन सरकार जागरूक नहीं है। और वित्त मंत्रीजी से बात करते हैं तो वित्त मंत्रीजी कहते हैं कि नये नये साधन बतावें। हम उनको साधन बताते हैं लेकिन वित्त मंत्रीजी उन पर ध्यान नहीं देते। चौथी पंचवर्षीय योजना काल में ऐसा अंदाज है कि राजस्थान में ४८ हजार टन मछली होगी जो बाहर जायगी। राजस्थान में इसकी इतनी खपत नहीं है। आगरा, दिल्ली, कलकत्ता आदि स्थानों को यह मछली जायगी। मैं मांसाहारी नहीं हूं शाकाहारी हूं।

श्री बालकृष्ण कौल (वित्त-मंत्री) : आप क्या मांसाहारी हैं?

श्री रामकिशन : वे कांग्रेस में ज्यादा हैं। हम लोग तो आम तौर से शाकाहारी है। मेरी जानकारी के अनुसार ४८ हजार टन मछली का उत्पादन होने वाला है चतुर्थ योजना के अन्त तक। आज स्थिति यह है कि भरतपुर, सवाई माधोपुर, और कोटा में जो मछली होती है वह, कभी कभी मैं कलकत्ता जाता हूं, मुझे जानकारी मिली है कि जो मछली राजस्थान से कलकत्ता आती है उसमें से करीब आधी या उससे ज्यादा सड़ जाती है। इसका असर हमारी नेशनल इन्कम पर पड़ता है और हमारे यहां जो

(श्री रामकिशन)

उत्पादन होता है उसको नुकसान होता है। इसलिये सरकार को मैं सुझाव देना चाहता हूं कि रोडवेज की तरफ से या यातायात विभाग की तरफ से या प्राइवेट सेक्टर में वातानुकूलित ट्रक्स लगाये जावें जैसी कि कलकत्ता में चलती है, जिससे मछलियां खराब न हों। इसके लिये २० ट्रक्स कोटा, सवाई माधोपुर और भरतपुर एरियाज़ में अभी लगाने जरूरी हैं। इससे हमारे राज्य की आमदनी बढ़ेगी और वेस्टेज घटेगा। साथ ही यह नया उद्योग है। इस साल बरसात की अवधि आती जा रही है और हर साल जो बरसात के दिनों में बाढ़ आ जाती है उसको रोकने में सरकार असफल रही है और यह क्षेत्र बाढ़ग्रस्त क्षेत्र बनता जा रहा है। ऐसी स्थिति में वहां मछलियों का व्यापार रह जायगा। मैं आगाह करना चाहता हूं इस सम्बन्ध में कि इस में सरकार कदम उठाये तो अगले पांच सालों में राष्ट्रीय आय में, राजस्थान की आय में १.२ परसेन्ट की बढ़ोत्तरी होगी…………

श्री रघुनाथ विश्नोई (सांचोर) : सब मछुए हो जायेंगे।

श्री रामकिशन : अध्यक्ष महोदय, एक सुझाव यह देना है और दूसरा मेरा सुझाव यह है कि हमारे राज्य के अन्दर विदेशी और देशी पर्यटक आते हैं, यात्री आते हैं। वे कई कारणों से आते हैं, कुछ तो मीरां का नाम और महाराणा प्रताप का नाम सुन कर आते हैं, कुछ राजस्थान के नवाब और हाथियों को देखने आते हैं। वे सोचते हैं कि राजस्थान में हाथी देखेंगे, राजा देखेंगे और नवाब देखेंगे। वे किसी कारण भी आयें लेकिन ज्यादा तादाद में आते रहते हैं। लेकिन उनके लिये क्या सुविधायें दी जा रही हैं। इंगलैंड के एक दम्पति गवर्नमेंट होस्टल में मेरे साथ ठहरे। उनको यह शिकायत थी कि हम कुछ देखना चाहते हैं, लेकिन यहां इन्तजाम नहीं है, यात्रियों को आकर्षित करने के लिये कोई साधन नहीं हैं। इस सम्बन्ध में मुझे सुझाव देना है, जैसा कि इस रिपोर्ट में बताया है कि यात्रियों की सुविधा के लिए करीब २६ टैक्सी हैं। मैं समझता हूं कि यात्रियों की सुविधा के लिये यातायात विभाग ध्यान दे। इसे प्राइवेट सेक्टर में न छोड़ा जाय। मैं समझता हूं कि अब जो भी नया उद्योग हो, नई चीज हो उसको प्राइवेट सेक्टर में देने के बजाय पब्लिक सेक्टर में लिया जाय। वैसे अभी जो मानसिंह महार राष्ट्रीयकरण का विरोध कर रहे थे, उनकी वाजिब बात है, उनकी पार्टी के दृष्टिकोण से। लेकिन मेरे दृष्टिकोण से हम राष्ट्रीयकरण चाहते हैं, इसके बिना कोई सरकार नहीं चल सकती…………

श्री कृष्णकुमार गोयल (कोटा) : राष्ट्रीयकरण हर स्कीम में।

श्री रामकिशन : आप सुनिये, मैं इसी बात को कह रहा हूं।

हम राष्ट्रीयकरण चाहते हैं। लेकिन राष्ट्रीयकृत क्षेत्र के सम्बन्ध में जो शिकायतें हैं उन शिकायतों का मैं समर्थन करता हूं। इसका कारण क्या है। मुझे ऐसा लगता है कि यह सरकार राष्ट्रीयकरण करना नहीं चाहती, उसको बदनाम करना चाहती है। मैंने पहले भी निवेदन किया था, स्वतंत्र पार्टी और कांग्रेस पार्टी में कोई मौलिक भेद नहीं

(श्री रामकिशन)

है, दोनों पार्टियों में कोई फर्क नहीं है। दोनों पार्टियां पूंजीवादी पार्टी हैं। एक राष्ट्रीयकरण का विरोध इसलिए कर रही है कि इस देश में राष्ट्रीयकरण नहीं हो और दूसरी राष्ट्रीयकरण को बदनाम इसलिए कर रही है कि राष्ट्रीयकृत विभाग सफल नहीं हों। आप आज किसी भी बस में जायं, मंत्रीजी, उप-मंत्री भी जाते होंगे क्योंकि वे भी साधारण घरके हैं, जरूर गये होंगे-- उन्होंने बसों को देखा होगा। आज बसों की हालत क्या है! सफाई बसों में है नहीं, बैठने की व्यवस्था अच्छी है नहीं, गन्दगी का साम्राज्य है। कहते हैं, कण्डक्टर द्वारा सामान उतारने और चढ़ाने की व्यवस्था है। लेकिन बस में लिखा है कि यात्री सामान की खुद देखभाल करें। स्टेन्ड्स पर पीने के पानी की व्यवस्था है नहीं। आप राष्ट्रीयकरण करना चाहते हैं तो सबसे पहले आप यात्रियों की सुख-सुविधा का ध्यान रखें। जो राष्ट्रीयकृत विभाग के नफे का हिसाब दिया है मैं समझता हूं कि इस सम्बन्ध में सरकार धोखे में है। यह सही है कि अगले साल २९ लाख का फायदा हो जायगा, इस साल २१ लाख का फायदा हो गया है। लेकिन यह नफा क्यों हुआ है। यह नफा विभाग की इफीसियेन्सी के कारण नहीं हुआ है, बसों के ठीक तरह से चलने के कारण नहीं हुआ है। इस नफे के तीन कारण हैं—एक तो कर्मचारियों को कम वेतन दिया जाता है। मैं यातायात मंत्री महोदय से निवेदन करूंगा कि आप यह जानकारी प्राप्त करें कि प्राइवेट बसों के ड्राइवर और कन्डक्टर, खलासी को क्या मिलता है और सरकार बस चलाती है उसके ड्राइवर, कन्डक्टर को क्या मिलता है? अगर इधर मिलता है ७५ रुपया तो उधर १५० रुपये मिलते हैं.......

श्री भीमसिंह (उप-मंत्री, यातायात) : किसमें ?

श्री रामकिशन : प्राइवेट बसों में ड्राइवर, कन्डक्टर को डेढ़ सौ रुपये मिलते हैं अगर अच्छा रूट हुआ तो और आमतौर पर एक सौ बीस रुपये मिलते हैं। उनके कारण किसी राष्ट्रीयकृत विभाग में मुनाफा कमाना है तो मैं कहता हूं कि वे बधाई के पात्र हैं। वैसे राष्ट्रीयकरण का मतलब है- कर्मचारियों का कल्याण, जनता की भलाई और तीसरे सरकार की गैर-राजस्व की वृद्धि, ये तीन मतलब हैं, लेकिन सरकार एक को भी पूरा नहीं कर रही है। इनके कर्मचारियों की तनख्वाह कम है, ड्राइवर-कण्डक्टर और सब-इन्सपेक्टर, जिनके लिए आप कहते हैं कि वे चेकिंग करते घूमते हैं- उनको आप अस्सी, पच्चासी रुपये देते हैं। यह बिल्कुल नाकाफी है। इसके अलावा आप रात्रि के विश्राम के लिए एक रुपया देते हैं। आप समझिये, एक ड्राइवर या कन्डक्टर जयपुर से भरतपुर जाता है तो एक रुपये में तो वह एक टाईम का भोजन भी नहीं कर सकता। इसके अलावा रास्ते में जहां बस ठहरती है वहां दो दो आने की चाय पी ले तो आठ दस आने खर्च हो जाते हैं। इसका मतलब यह हुआ कि वह घर साठ, सत्तर रुपये से ज्यादा नहीं ले जा सकता। इसी कारण रोडवेज में भ्रष्टाचार है। लेकिन हमारी सरकार इस भ्रष्टाचार के रोग का इलाज करने की नहीं बल्कि इस रोग को मारने

(श्री रामकिशन)

की कोशिश कर रही है। उनको सरकार बर्खास्त कर देती है, उनको सस्पेन्ड कर देती है। मैं समझता हूं कि भ्रष्टाचार का इलाज तब तक नहीं हो सकता जब तक कि उनको रोटी नहीं मिलती। अगर उनको पूरी रोटी नहीं दी जायगी तो आप भ्रष्टाचार को रोक नहीं सकते; आप कैसी भी कोशिश करिये, वह बढ़ता जायगा।

दूसरा नफा होने का कारण है किराया। मैं भरतपुर की बात व्यक्तिगत रूप में जानता हूं, क्योंकि मुझे भरतपुर आना-जाना पड़ता है। भरतपुर जाने के रोडवेज में साढ़े पांच रुपये देने पड़ते हैं जबकि रेल में ४.७० रु० देने पड़ते हैं।

श्री कृष्णकुमार गोयल (कोटा) : यह राष्ट्रीयकरण की देन है।

श्री रामकिशन : यह राष्ट्रीयकरण की देन नहीं व्यवस्था का दोष है। यह जो ज्यादा किराया वसूल किया जाता है, इसका नतीजा क्या होगा कि दिनोदिन रोडवेज में पैसेन्जर कम हो जायेंगे और वे रेल की तरफ जायगे और इस प्रकार अन्त में जाकर सरकार घाटे में जा सकती है। मैं इधर बैठने वालों की प्रवृत्ति को देख रहा हूं, मैं इससे घबराता नहीं, मैं समझता हूं कि दोनों की मिली-जुली नीति है, मिली भगत है। लेकिन इससे हमें फर्क पड़ता नहीं है। हमारे लिए दोनों एक हैं। हम इस विचार के लोग हैं, हम राष्ट्रीयकरण को सफल करना चाहते हैं और राष्ट्रीयकरण को सफल करने के लिए जरूरी है कि राष्ट्रीयकरण का काम अच्छे ढंग से हो, ईमानदारी से हो। अगर इस तरह करते हैं तो लोस नहीं रह सकता और ऐसा नहीं करेंगे तो एक खतरा पैदा हो जायगा।

इसी तरह हम भ्रष्टाचार की बात करते हैं। वैसे मैं निवेदन कर चुका हूं कि भ्रष्टाचार की चर्चा न की जाय। क्योंकि लोकतंत्र में आज लोगों की आस्था कम होती जा रही है, जनता कहती है कि जो भी गद्दी पर बैठेगा उसके द्वारा भी भ्रष्टाचार होगा। मैं भ्रष्टाचार के सम्बन्ध में पहले कहे गये तथ्यों को दोहराना नहीं चाहता, मैं सिर्फ ट्रान्सपोर्ट विभाग के लिए निवेदन करना चाहता हूं। ट्रान्सपोर्ट विभाग के सब-इन्सपेक्टर और इन्सपेक्टर की स्थिति, मैं समझता हूं कि कम से कम किसी भी सचिव की स्थिति से ठीक रहती है। जो आपके सचिव हैं उनसे इनकी स्थिति अच्छी है। उनके पास पैसा कहां से आता है, उनके लिए सौ, दो सौ, चार सौ रुपया कमाना मामूली बात है। जिस तरह आपकी पुलिस बदनाम है उसी तरह यह ट्रान्सपोर्ट का महकमा भी बदनाम है। मुझे अफसोस है कि जो सरकार में बैठने वाले लोग हैं, वे इन तथ्यों को जानते हैं। लेकिन उनमें इतना साहस नहीं है कि वे यहां पर उन तथ्यों को रखें। आज हालत यह है कि प्राइवेट ऑपरेटर ट्रान्सपोर्ट ऑफिस में चला जाय तो चपरासी से लगाकर अधिकारी तक प्रसन्न हो जाता है, उनका चेहरा खिल जाता है और चाय से लगा कर दावत वगैरह में सौ डेढ़-सौ की फांसी पड़ जाती है। वह चार छः को चाय पिलायेगा, दो तीन दावतें हो जायगीं, जिसमें मिष्ठान, मक्खन और दूसरी चीजें

(श्री रामकिशन)

होंगी। अब मैं किसी एक आदमी का नाम लेऊंगा तो परेशानी होगी। इस सब के लिए मंत्री से लगाकर सरकार के छोटे से छोटे चपरासी तक जिम्मेदार है। सरकार इस प्रवृत्ति को दुरुस्त नहीं कर सकती। मैं समझता हूं कि वह सरकार अच्छी सरकार नहीं बन सकती जो भ्रष्टाचार को मिटा नहीं सकती है। आप भ्रष्टाचार को खत्म नहीं करेंगे, तो मैं समझता हूं कि भ्रष्टाचार आपको खत्म करेगा। महुआ में जो आपकी हार हुई, वह कोई नीति को हार जीत नहीं है। स्वतंत्र पार्टी को नीति भी लोगों को पसन्द नहीं लेकिन, उसका जो नारा है कि इस सरकार को भ्रष्टाचार खत्म कर देंगे...

श्री मानसिंह महार (आमेर) : जो किसानों पर सरचार्ज लगा हुआ है उसको खत्म करने की नीति है।

श्री रामकिशन : मैं तो आपका समर्थन कर रहा हूं। सरचार्ज तो छोटी बात है मैं आपको बतादूं कि भ्रष्टाचार के कारण इस सरकार की हार हुई है। जहां भी सरकार हार रही है, वहां की जनता इतनी शिक्षित नहीं कि वह नीतियों की बहस में पड़े या नीतियों की गहराई में जा सके, लेकिन अगर किसी ने भी भ्रष्टाचार की बात की या गबन-घोटालों बात की तो जनता इकट्ठी हो जायगी। आप चाहें तो यह करके देखलें कि एक तरफ तो आपके अध्यक्ष नाडार, समाजवाद की व्याख्या करें और दूसरी तरफ मानसिंह महार भ्रष्टाचार की बात करें तो भीड़ थोड़ी देर में नाडार की सभा से मानसिंह महार की तरफ चली जायगी। उसके जिम्मेदार हैं आप। स्वतंत्र पार्टी जिम्मेदार नहीं है, जनसंघ पार्टी नहीं है, सोशलिस्ट पार्टी जिम्मेदार होंगी पांच दस साल में। बीच का जो पीरियेड है उसमें आप जिम्मेदार हैं। आप इसको दुरुस्त नहीं करेंगे तो मैं निवेदन करूंगा कि आप तो डूबेंगे ही, हमें भी ले डुबने का खतरा है......

श्री निरंजननाथ आचार्य (उप-मंत्री, गृह) : तुमको भी ले डूबेंगे।

श्री रामकिशन : हमें डूबने का खतरा है। लोग आज हम पर विश्वास करते हैं, लेकिन आपको देख कर कहते हैं कि आज आप भाषण करते हो लेकिन कल जाकर क्या करेंगे, उसका क्या ठिकाना। यह विश्वास है कि कांग्रेस डूबेगी, यह कांग्रेस दस पन्द्रह साल में डूबेगी अपनी गलतियों के कारण। इस बार एक दो से आप जीत आये लेकिन अगली दफा नहीं बच सकते। कांग्रेस सरकार डूबेगी और जो बफर पार्टी है वह भी जिस रास्ते यह सरकार गई, उसी रास्ते पर जायगी। लेकिन हम आपके पुराने साथी रहे हैं, आप ऐसी परम्परा डालेंगे तो हमें भी डुबा देंगे। और अगर हम डूब गए तो फिर आपको सहारा देने वाला कोई नहीं होगा। आपको तसल्ली देने के लिए हमें जीवित रखना चाहिए।

अध्यक्ष महोदय, इसमें एक और मजेदार बात है कि उप-मंत्री और उप-मंत्राणी हैं इस विभाग के लिए, इस विभाग में कोई मंत्री है नहीं। मुझे अफसोस है कि राजस्थान सरकार ही ऐसी सरकार है जिसके कुछ विभागों के मंत्री नहीं हैं। यदि हैं तो या

(श्री रामकिशन)

तो मंत्री बीमार हैं या फिर मंत्री बूढ़े हैं। इसके मंत्रीजी हैं वे गांधीजी का नाम लेते हैं। वैसे गांधीजी का नाम लेना अच्छी बात है। लेकिन सबसे बड़ी बात है कि गांधीजी की तरह काम नहीं करते हैं, केवल उनका नाम लेते हैं। मेरी समझ में नहीं आता है, यह क्या है। आज अध्यक्ष महोदय, ने सदस्यों को जानकारी दे दी कि मंत्रीजी बीमार हैं। अगर मंत्रीजी बीमार नहीं होते तो यहां आकर क्या तीसमारखां जैसी बात करते। उन्हें पता नहीं कि फाइल पर क्या लिखा है। उन्हें न फाइल का पता है और न वे फैसला देते हैं......

श्री निरंजननाथ आचार्य : थोड़ी भी हमदर्दी नहीं है बीमार व्यक्ति के प्रति। बीमार व्यक्ति के सम्बन्ध में यह कहने का मतलब है कि थोड़ी भी हमदर्दी और सरसता नहीं हैं।

श्री रामकिशन: कुछ लोग उधर बैठे है, मुझे उनसे कोई नाराजगी नहीं है, मुझे हमदर्दी है और इसीलिये मैं यह कहना चाहता हूं कि आप तो डूबेंगे ही लेकिन हमको भी आप कहीं लेकर न डूबें। या राजनीति......

(समय-समाप्ति-सूचक घंटी)

अध्यक्ष महोदय, राजस्थान रोडवेज के बारे में मैं दो-तीन सालों से निवेदन कर रहा हूं। अब मैं एक जानकारी आपके द्वारा सरकार को देना चाहता हूं कि आपने १०० के करीब गाड़ियों को बोडी बनाने का कॉन्ट्रेक्ट दिया है। किसी बम्बई की फर्म को दिया है या कमल एण्ड कम्पनी को दिया है, किसी को भी दिया हो, मगर इसके लिए जब किसी अधिकारी को पूछते हैं तो वे कहते हैं कि मिनिस्टर से आप बात करें और मिनिस्टर से पूछते हैं तो अधिकारियों को बताते हैं। मुझे ऐसा मालूम पड़ता है दोनों ही एक दूसरे की बात नहीं मानते हैं। ऐसा मालूम होता है कि उनके ऊपर कोई सुनने सुनाने वाला नहीं है। अध्यक्ष महोदय, टेन्डर कॉल किये गये। एक बोडी के लिये जो टेन्डर आये उसमें करीब ६०००) कम है। एक १२०००) का और एक १७ हजार का। आपने १७ हजार वाले को कॉन्ट्रेक्ट दिया है। इस तरह से ३ या ४ लाख रुपये हमारी पब्लिक की गाढ़ी कमाई का था वह यों ही चला जाता है। राजस्थान में क्या कोई बोडी बनाने वाला एक्सपर्ट नहीं है। मैं कहता हूं कि जब आप किसी को बोडी बनाने का मौका ही नहीं देंगे तो आपको कैसे मालूम होगा कि वे लोग ठीक तरह से नहीं बना सकते। आपने बम्बई और कलकत्ता में बोडी बनाने के लिये दिया। मैं यह कहूंगा कि आप यहां पर दो चार बोडी बनाने वालों को दे सकते थे और उनको यह कह कर कि हम तुमको बोडी बनाने के लिये टेस्ट के रूप में देते हैं। मगर वे उनको नहीं देना चाहते। किस वजह से उनको नहीं देते यह एक ऊंची बात है। यह मेरी जानकारी में नहीं है। और न मैं इस विषय में जाना चाहता हूं। मगर मैं इतना अवश्य कह सकता हूं कि ये राजस्थान के तीन लाख रुपये बरबाद कर दिये गये हैं। मैं यह निवेदन करूंगा कि सरकार को अपने खुद के गेरेज बनाने चाहिये क्योंकि हम जो कार्य करेंगे तो उसके लिए जो रुपया खर्च

(श्री रामकिशन)

होगा उतना पैसा जो बीच के बिचोलिये के पास जाता है वह क्यों जाता हैं, वह बचना चाहिये। इसलिये सरकार को निश्चित रूप से घोषणा करनी चाहिये और इसके लिए आगे तारीख मुकर्रर करनी चाहिये।

अध्यक्ष महोदय, रोडवेज के स्टेन्ड पर जावें तो आपको मालूम होगा कि वहां पर बैठने और पानी की व्यवस्था नहीं है। भरतपुर में इस प्रकार की काफी मिसालें हैं। लोगों को वहां पर धूप में खड़ा रहना पड़ता है। पानी की व्यवस्था नहीं। आपने पोर्टर लिखा है, मगर वहां पर कोई पोर्टर रहता नहीं है। वह पोर्टर तहसीलदार का सामान लेकर चला जाता है और डिपो मैनेजर से पूछते हैं तो कहते हैं कि वह तहसीलदार का सामान लेकर जा रहा है। इस तरह से जो कार्य होते हैं उनको रोकने की कोशिश करें अन्यथा हमारा सारा ट्रान्सपोर्ट का कार्यालय बदनाम हो जावेगा। इसलिये मैं यह निवेदन करूंगा कि आपको इस सम्बन्ध में उत्तर प्रदेश और पंजाब से सबक लेना चाहिये।

अध्यक्ष महोदय, हम इस बात को मानते हैं कि अभी तक यह बच्चा है, जैसा कि पिछली रिपोर्ट में बताया गया था कि अभी तक यह रोडवेज बच्चा है, और इसके दांत निकलने में अभी इसको तकलीफ हो रही है। यह जिस प्रकार उत्तर प्रदेश और पंजाब है उस तरह से यह बड़ा नहीं है। मैं यह कहूंगा कि काम के मामलों में आप कहते हैं कि यह बच्चा है, काम करना हमारा बच्चा नहीं जानता है यह बात ठीक है कि अभी इसका राष्ट्रीकरण हुआ है, इसलिए गलतियां हो सकती हैं। मगर आपका बच्चा अगर चोरियें करने लग जाए और चोरी की चाट उसको लग जावे तो या तो घर से पैसे चुरा चुरा कर ले जावेगा या फिर दूसरों की चोरी करेगा तो जेल जावेगा। आज हम देखते हैं कि इसकी चौथाई आमदनी किनकी जेब में जाती हैं इस बात को सभी अधिकारी जानते है, लेकिन इसको रोकने के लिये मजबूर हैं। वे इसको रोक नहीं सकते। मैं यह कहूंगा कि यह तर्क तो नहीं दिया जा सकता कि हम इसको रोकने के लिए मजबूर हैं, इसलिये आपको इसको रोकने के लिए कुछ न कुछ प्रयत्न करने पड़ेंगे। इसलिए मैं यह कहना चाहता हूं कि आपने इसको बच्चा बताया, मगर बच्चे की आदतों को आप न बिगाड़ें। ठीक है अगर बच्चा है तो चलते चलते गिर जाये तो उसको उठाया जा सकता है, मगर मैं तो यही कहूंगा कि यह रोडवेज का बच्चा है इसको दुरुस्त रखिये इसको वकील कौल साहब चोरी का डर था। इस बच्चे को आप ऐसा बनाइये कि यह बच्चा बड़े बड़े कार्य अपने हाथ में ले सके। अध्यक्ष महोदय, इन्हीं शब्दों के साथ मैंने जो सुझाव दिया है कि इस बच्चे को इस योग्य बनाया जावे कि यह कार्यभार संभाल सके और लोगों को जो यह भय है कि यह चोरी करना नहीं सीखे, इसके लिये इसकी रक्षा करना सरकार का फर्ज है।

सड़क तथा जल-परिवहन योजनाओं पर पूंजी लगाई है। इस संबन्ध में मैं यह कहूंगा कि इसकी बहुत ही कमजोर गति है या तो हमारी सरकार इस मामले में सजग नहीं है या दुनिया के दूसरे देशों का अनुभव हमारी सरकार को नहीं है। यातायात और जल परिवहन और रोड़ ट्रान्सपोर्ट से दुनिया में

(श्री रामकिशन)

सबसे अधिक यातायात होता है। तीसरी पंचवर्षीय योजना में जो इसके लिये फाइनैन्स रखा था सरकार ने उसके अनुसार खर्च नहीं किया। वैसे वे इसको छोड़ने के लिए तैयार हैं, इसमें उनको कोई विवाद नहीं है।

अब मैं आपको निवेदन करूंगा कि बूंदी का बस स्टेन्ड है वहां के लोग भूख हड़ताल कर रहे हैं कि वहां पर रोडवेज स्टेन्ड पर यात्रियों की सुविधा के लिए प्रतिक्षालय, पेशाबघर व प्याऊ बनाई जाए। वहां पर चारों तरफ आबादी है, कोटा, बूंदी, जयपुर से आने वाले लोगों में पांच या दस महिलाएं होती हैं। मगर वहां पर पेशाब घर नहीं है इसलिए उनको बड़ी दिक्कत आती है। इस बात को मैं भी अनुभव करता हूं कि अगर कोई महिला पैशाब करने के लिए स्टेन्ड से जावेगी तो उसको बहुत लम्बी दूर जाना पड़ता है, इसके लिये लोगों ने कई प्रार्थना-पत्र दिये और लोग इस सम्बन्ध में सरकार से मिले हैं, मैनेजर को दरख्वास्तें दी गई। मगर कोई प्रबन्ध नहीं, कल एक मंत्रीजी मजाक कर रहे थे कि आज दो साल का अर्सा हुआ है रोडवेज को बने हुए। और आज आप इस प्रकार की मांग करते हैं और भूख हड़ताल करते हैं कि हमारे यहां पर फलां चीज नहीं है ? क्या भूख हड़ताल महात्मा गांधी के अनुयायी ही कर सकते हैं और दूसरे छोटे-मोटे लोगों को नहीं करनी चाहिए। आप ऐसा समझते हैं कि जैसा आप कहते हैं हमको भूख हड़ताल नहीं करनी चाहिये लेकिन अगर कोई सरकार ही ऐसी हो कि लोगों के प्रार्थना-पत्र देने के बावजूद भी कोई प्रबन्ध न करे या उनका कोई उत्तर न दे और वह सरकार बिलकुल ही निकृष्ट हो जाए, आचारहीन हो जाए, आचरण उसके शुद्ध न हों, लोकतन्त्र के सिद्धांतों का पालन नहीं करती हों, प्रदर्शनों में मिले नहीं, सभाओं में आप जावे नहीं, तो ऐसी सरकार को जगाने के लिये जनता के पास इसके अलावा दूसरा क्या साधन है, आप ही बतावें। यदि कोई सम्बन्धित मन्त्रीजी को पत्र लिखते हैं तो उसका उत्तर दिया जाता हैं कि आपका पत्र मिला, मामला विचाराधीन है। जब दूसरी बार लिखते हैं तो फिर उसका जवाब दिया जाता है कि सम्बन्धित विभाग को लिख दिया गया है। इसी तरह से चीफ मिनिस्टर साहब के पत्रों के जवाब भी हमको मिलते हैं। पहला पत्र लिखते हैं तो विचाराधीन लिख देते हैं और दूसरा भेजते हैं तो लिख देते हैं कि सम्बन्धित विभाग को लिख दिया गया है। इस तरह का एक जवाब देने का क्रम बना हुआ है और आप यह सोचते हैं कि दो तीन साल इसी तरह से गुजर जाते हैं और आखिर वह पत्र लिखने वाला तंग आ कर लिखना छोड़ देता है। इस तरह से जब दो तीन साल गुजर जाते हैं और कोई नतीजा नहीं निकलता तो लोग तंग आ जाते हैं। ऐसी हालत में उनके पास दूसरा कोई रास्ता नहीं रहता सिवाय इसके। कोई योंही भूख हड़ताल करना नहीं चाहते। मगर जब लोग बहुत दुखी हो जाते हैं और कोई चीज उनकी बर्दास्त के बाहर हो जाती है तो भूख हड़ताल करते हैं। मेरी पार्टी भूख हड़ताल नहीं करना चाहती। मगर यही मौजूदा सरकार रही, जो मैं समझता हूं कि चार पांच साल और रहेगी और वह इसलिए रहेगी कि विरोधी दल के पास कोई प्रोग्राम हमारी पार्टी के अलावा नहीं है। इससे यह पांच

(श्री रामकिशन)

चार साल और चलेगी। जो भूख हड़ताल के अलावा हमारे पास कोई दूसरा रास्ता नहीं रहता। मैं समझता हूं कि उपमन्त्री जब इसका जवाब देंगे तो बूंदी के लोगों को जो तकलीफ हो रही है उसका भी स्पष्टीकरण करेंगे। मैं चाहूंगा कि वे इन बातों पर विचार करेंगे और जल्दी जो खामियें हैं उन्हें दुरुस्त करेंगे, नहीं तो आपके लिये खतरा है, हमारे लिये खतरा है और वे लोग भी अच्छी भावना से कर रहे हैं, उनके मन भी साफ हैं। इसलिये सरकार को चाहिए कि वह इसकी तरफ ध्यान दे।

तो मैं चाहूंगा कि सरकार इन सब बातों पर ध्यान दे। आज तो बसेज़ की यह हालत है कि उनमें बड़ी गन्दगी रहती है जिससे स्वास्थ्य पर बुरा असर पड़ता है और कोई अच्छे लोग उनमें सफर करना पसंद नहीं करते। मेरे साथ एक अंग्रेज औरत थी, हम बस में जा रहे थे........

श्री निरन्जननाथ आचार्य : आपके साथ और अंग्रेज औरत ?

श्री रामकिशन : यही तो खूबी है औरत और अंग्रेज औरत। आपके साथ ५०-५५ साल की उम्र की पुरानी औरत रहती है और मेरे साथ अंग्रेज औरत। उन्होंने राष्ट्रीयकरण के बारे में मुझसे पूछा वे स्केन्डिनेविया की थीं, मुझे सरकार को बचाना पड़ा, क्योंकि देश की प्रतिष्ठा का सवाल था। वे बम्बई की बसों में सफर कर आई थीं, यहां बस में यात्रा करना बड़ा मुश्किल हो गया, यह तो अच्छा हुआ कि महुआ में एक प्राइवेट कार मिल गई उसमें बैठ गये। तो मैं अंग्रेज के नाम पर सुधार करने के लिये नहीं कहता, हिन्दुस्तान में हिन्दुस्तानी नागरिकों की देखभाल किया जाना आवश्यक है, बसेज़ में जो यह खराब अवस्था है इसको खत्म किया जाय।

यही कह कर मैं अपने दोनों कटौती प्रस्ताव प्रस्तुत करता हूं।

श्री कृष्णकुमार गोयल (कोटा) **:** अध्यक्ष महोदय, आज अगर यह कहा जाय कि ट्रान्सपोर्ट विभाग भ्रष्टाचार और कुनबा-परस्ती का गढ़ बन चुका है तो मैं कहता हूं यह कोई अतिशयोक्ति नहीं होगी। जितना भ्रष्टाचार आज इस विभाग में है उतना शायद दूसरी जगह नहीं मिलेगा। राजस्थान में इसके द्वारा जो इस प्रकार की कार्यवाहियां की जाती हैं उनके कुछ उदाहरण रख कर मैं सदन का ध्यान इस विभाग में फैली हुई इन बुराइयों की तरफ आकर्षित करूंगा। अगर इस विभाग को देखा जाय तो इस विभाग का कार्य चाहे, वह सरकारी वर्ग का कार्य हो, चाहे मन्त्री हो, चाहे डाइरेक्टर हो, इनका काम ऐसे वर्ग से बनता है जो वेस्टेड इन्ट्रेस्ट्स हैं। चाहे परमिट का मामला हो, चाहे रूट का मामला हो, एक ऐसा वेस्टेड इन्टरेस्ट क्रियेट होता जा रहा है, अपनी मोनोपोली क्रियेट कर देना चाहते हैं। अगर ट्रान्सपोर्ट विभाग को देखा जाय तो आरम्भ से रेट्स का निर्धारण करना, कौन कौन से रूट्स पर गाडियां चलानी चाहिये, किन रूट्स पर कितनी गाडियां हों, किन किन को परमिट दिये जायं, इन सब चीजों का निर्धारण किसी नीति के आधार पर नहीं किया जाता। केवल यही देखा जाता है कि अमुक

(श्री कृष्णकुमार गोयल)

लाइन पर अमुक रूट पर कम गाडियां डालने से किस व्यक्ति को फायदा हो सकता है, अमुक लाइन पर ज्यादा गाड़ियां डालने से किस व्यक्ति को नुकसान हो सकता है, अमुक लाइन पर लिमिटेड गाडियां रखने से या बिल्कुल गाड़ियां नहीं रखने से किस व्यक्ति को फायदा दिया जा सकता है, इन सब बातों को ध्यान में रख कर इन सब बातों के आधार पर यह विभाग रूट्स का निर्धारण करता है, रूट्स के परमिट दिये जाते हैं, उनमें मनमानी की जाती है, यह किसी से छिपा हुआ नहीं है । एक नाटक सा एस० टी० ए० के सामने होता है, पार्टियों को बुलाया जाता है, वकील आते हैं, पार्टियां रिप्रेजेन्ट की जाती हैं, पर वहां पर कुछ न होकर पर्दे के पीछे सब कुछ तय कर दिया जाता है, अमुक आदमी को अच्छे रूट पर गाड़ी देनी है, सबसे प्रमुख फैक्टर यही रहता है कि अमुक व्यक्ति को फायदा देना है, अमुक व्यक्ति के द्वारा अमुक व्यक्ति का रिप्रेजेन्टेशन यहां किया जा रहा है, इस आधार पर रूट्स के परमिट दिये जाते हैं । रिन्यूअल का सवाल आता है तो वहां भी यही होता है कि किसको फायदा देना है। जब टैक्सेज़ का करों का सवाल आता है तो सरकार द्वारा उन लोगों को एग्जेम्प्शन्स दिये जाते हैं, जो टैक्सेज की चोरी करते हैं। रोड टैक्स, पसैन्जर टैक्स में जितनी चोरियां होती हैं वह किसी से छिपा हुआ नहीं है। गाड़ियों के परमिट की मयाद खत्म होने के बाद भी बिना कर दिये वे गाड़ियां बाकायदा रूट्स पर चलती रहती हैं, घूमती रहती हैं और फिर कुछ समय बाद वे अपनी इन गाड़ियों का परमिट रिन्यू करवाते हैं, राजनैतिक कारणों से या भ्रष्टाचार के कारणों से उन को रोड टैक्स और पेसेन्जर टैक्स से एग्जेम्प्शन दिया जाता है। राजस्थान के अन्दर इस एग्जेम्प्शन को लेकर कितने केसेज में टैक्सेज़ की चोरियां हुई हैं......

श्री अध्यक्ष : एग्जेम्प्शन से क्या मतलब है माननीय सदस्य का ?

श्री कृष्णकुमार गोयल : गाड़ी का टेम्परेरी परमिट होता है, उसकी मयाद खत्म होने पर नियम यह है कि उसको फौरन रिन्यू कराना चाहिये पर ऐसा नहीं करके मयाद खत्म होने पर भी गाड़ियां चलाते रहते हैं और फिर एक अर्से के बाद कह देते हैं कि हमारी यह गाड़ी पड़ी हुई थी, चल नहीं रही थी, इसलिये टैक्स से एग्जेम्प्ट किया जाय.......

श्री भैरोंसिंह (किशनपोल, जयपुर) : टेम्परेरी परमिट के अलावा जितनी गाड़ियां चलती हैं उनकी मयाद खत्म होने पर भी वे गाड़ियां चलती रहती है और फिर दर्ख्वास्त देते हैं कि हमारी गाड़ी इस समय से इस समय तक पड़ी रही तो उनको रोड टैक्स, पैसेन्जर टैक्स से एग्जेम्प्शन मिल जाता है।

श्री कृष्णकुमार गोयल : रोड टैक्स और पैसेन्जर्स टैक्स की कितनी चोरियां होती हैं, इसकी जांच के लिये एक जांच कमेटी बैठी थी, इस कमेटी द्वारा जांच हुई, पर आज तक राजस्थान की जनता को नहीं बताया गया कि कितने रोड टैक्स की चोरियां हुई हैं। अभी प्रश्न के आधार पर सरकार के सामने आंकड़े आये थे कि टेम्परेरी परमिट्स

(श्री कृष्णकुमार गोयल)

के बाद में रिन्यू करने के सम्बन्ध में किस प्रकार की मनमानी चलती है। किसी भी गाड़ी के मालिक को परमिट दे देते हैं, आप किसी सिद्धान्त को मान कर देते होंगे......

श्री रघुनाथ बिश्नोई (सांचोर) : टेम्परेरी परमिट रिन्यू नहीं होते, फिर मिलते हैं।

श्री कृष्णकुमार गोयल : मुझे समझ में नहीं आता कि सरकार की यह सारी नीति कहां चली जाती है जब कि एक व्यक्ति अपने परमिट को किसी दूसरे व्यक्ति को बेच देता है, राजस्थान सरकार केवल ५००) रुपया ले लेती है और इस बेचान को वेलिड करार दे देती है। कई रूट्स के परमिट ले लेकर कई व्यक्तियों ने दूसरे व्यक्तियों को वे परमिट बेचे हैं, आज इस प्रकार के उदाहरणों की कमी नहीं है। जब किसी व्यक्ति को परमिट दिया है और वह दूसरे व्यक्ति को अपना परमिट बेचता है तो क्या सरकार समझती है कि इसमें ब्लैक नहीं होता है, सरकार केवल ५००) रुपया लेकर उसको जायज करार दे देती है। मैं राजस्थान सरकार से पूछना चाहूंगा कि बूंदी इलेक्ट्रिक सप्लाई कम्पनी के पास रूट्स के परमिट्स थे, नेशनेलाइजेशन की स्कीम चालू की, उनके परमिट खत्म हुए तो कितने रूट्स पर कितने परमिट दिये गये, उन रूट्स पर जिनके उसको परमिट दिये गये वह स्वयं कितनी गाड़ियां चला रही है ? ९९ परसेंट से ज्यादा गाड़ियां ऐसी हैं जो वह बेच चुकी हैं और उसने कई लाख रुपयों का फायदा उठाया है। वह पार्टी बड़ी है, यह फैक्ट है कि हर समय सरकार को खिलाती रहती है इसलिये सरकार चुप है। इस प्रकार का रवैया, किसी व्यक्ति को परमिट देना, उस व्यक्ति द्वारा किसी दूसरे व्यक्ति को बेच देना और ५००) रुपये लेकर सरकार द्वारा इस प्रकार के ट्रान्सफर्स को जायज कर दिया जाना, यह बिल्कुल नाजायज तरीका है।

एक तरफ सरकार कहती है कि हमारी माली हालत खराब है और दूसरी तरफ लाखों रुपयों की आपके रोड टैक्स की और पैसेन्जर्स टैक्स की चोरी होती है......

(९.४९ म. पू.)

(श्री केसरीसिंह, सभापति, पदासीन)

जब सदन में इस प्रकार के सवाल पूछे जाते हैं कि रोड टैक्स और पैसेन्जर्स टैक्स की कितनी चोरी होती है तो सरकार कहती है कि हमारे अकाउन्ट्स मिक्स्ड हैं, इसलिये नहीं बता सकते। आज लोगों में रोड टैक्स कितना बाकी है ? सरकार आज इतनी अकर्मण्य है कि सदन के माननीय सदस्यों द्वारा बार बार इस ओर सरकार का ध्यान आकर्षित करने पर भी कुछ नहीं कर पा रही है, लाखों रुपया रोड टैक्स और पैसेन्जर्स टैक्स का लोगों में बकाया है और वह वसूल नहीं कर पा रही है, लाखों रुपयों की रोड टैक्स का और पैसेन्जर्स टैक्स की चोरी होती है पर सरकार उसे रोक नहीं पा रही है। क्या सरकार के पास इस तरह की मशीनरी नहीं है कि वह जगह-जगह से आंकड़े मंगवाये कि कितना कितना किस किस में बाकी है ?

(श्री कृष्णकुमार गोयल)

सरकार कदम उठाना नहीं चाहती, सरकार केवल राष्ट्रीयकरण का नारा देकर जनता को गुमराह करना चाहती है। जो उनके पास साधन मौजूद हैं, जो उनके पास मशीनरी मौजूद है, उनको टाइट कर प्राइवेट सेक्टर को किसी प्रकार पनपाना नहीं चाहती। जो नीचे के लोग हैं उनको भ्रष्टाचार के लिए हर प्रकार से प्रोत्साहन मिलता है। ये मैंने थोड़े से दृष्टांत दिए हैं, जहां टैक्स की चोरी इस प्रकार हुआ करती है।

इसके अलावा कोटा ट्रांसपोर्ट का मामला सदन के सामने बहुत बार आया। उस पर मैं ज्यादा नहीं कहूंगा, क्योंकि आखिर सरकार को सब कुछ मालूम हो चुका है। सरकार अगर चाहेगी तो हर प्रकार के कदम उठा सकती है, हमारे कहने से काम नहीं चलेगा। लेकिन केवल एक जानकारी मैं सदन को देना चाहूंगा। यह कंपनी कुल दस लाख के शेयर्स में चल रही है, उसमें से कंपनी के पांच लाख के हैं। श्री अमीरमल गंभीरमल जिसका स्वयं का बैंक था और श्री बापना उसका मालिक था, उस बैंक के अन्दर पांच लाख रुपये लगाए थे। वह बैंक फेल हो गया और सरकार के पांच लाख ब्लॉक हो गए। अब इन पांच लाख में से सरकार के दो लाख के स्वयं के शेयर्स हैं; दो लाख के करीब डिवीडेंड चढ़ गया है, दो लाख का पैसेंजर टैक्स बकाया है, हजारों रुपए का रोड टैक्स बकाया है। मैं पूछना चाहता हूं कि सरकार के पास क्या है? क्या वह कंपनी दीवालिया नहीं हो गई। मजदूरों की बकाया है। शेयर होल्डर्स का पैसा रुक रहा है। तो मैं सरकार से इन सब बातों का कैटेगरीकली जवाब चाहता हूं कि इस कंपनी के बारे में आप क्या नीति अपनाना चाहते हैं? राजस्थान सरकार अपने शेयर्स का फायदा कब लेगी, कब अपने डाइरेक्टर्स नियुक्त करने वाली है, कब अपना एडिमिनिस्ट्रेटर नियुक्त करने वाली है, कब लिक्विडेशन की कार्यवाही करने वाली है? अपने स्वयं के हितों के लिए, वहां के शेयरहोल्डर्स के हितों के लिए क्या एक्शन लेने वाली है, इस बारे में मंत्री महोदय या उपमंत्राणी महोदया से स्पष्ट उत्तर चाहता हूं।

केवल इस कंपनी के अन्दर नहीं, कोटा के अन्दर एक पुष्पा मोटर्स कंपनी है। इस कंपनी ने लाखों रुपये का काला बाजार कोटा के अन्दर किया है। इस कम्पनी के पास टाटा मर्सिडीज़ का १५ गाड़ियों का कोटा था। उसको सिर्फ कोटा डिवीजन में जो बस ऑपरेटर्स हैं, या मोटर ऑपरेटर्स हैं, उनको बेचनी है। लेकिन मैं आपकी जानकारी के लिये बता दूं कि इस कम्पनी की जितनी भी टाटा मर्सिडीज़ की गाड़ियां आईं उसकी मुश्किल से पांच परसेंट गाड़ियां कोटा के आपरेटर्स को मिल पायीं, बाकी ९५ परसेंट गाड़ियां सारी की सारी ब्लैक के अंदर बेच दी गईं और यह इस ब्लैक का प्रमाण है। इस बारे में सरकार को समय समय पर लिखा है, इसकी जांच करने के लिये कहा है। आज कोटा डिवीजन तो दूर रहा, राजस्थान के अन्दर ये गाड़ियां मौजूद नहीं हैं। ये सारी की सारी गाड़ियां राजस्थान से बाहर बिहार, उत्तर प्रदेश, पंजाब, यू.पी. इन सब जगह जा चुकी हैं। कंपनी का रेकार्ड ट्रांस्पोर्ट अधिकारियों के पास मौजूद है,

(श्री कृष्णकुमार गोयल)

समय समय पर कोटा ऑपरेटर्स ने इसकी शिकायत की है, जांच के लिये उनको तसल्ली दी गई है, लेकिन आज तक कोई जांच नहीं हुई। कारण क्या है ? जो अधिकारी जांच के लिये नियुक्त किये जाते हैं, उन स्वयं अधिकारियों का अपनी पत्नियों के नाम से, बच्चों के नाम से वहां पर बोगस एन्ट्रीज़ करवा दीं वहां पर सिक्योरिटी दी है और बाद में वे गाड़ियां उनके पास, बच्चों के पास या बीवी के पास नहीं हैं। दो-चार हज़ार रुपयों का फायदा लेकर गाड़ियां बेच दी गई हैं। अधिकारी स्वयं गाड़ियां खरीदते हैं।

पुष्पा मोटर्स को, जिन्होंने ९५ प्रतिशत गाड़ियां ली हैं वे ज्यादा व्यक्ति नहीं हैं, न्यू गणेश फैक्टरी, अमर फाइनेन्स कम्पनी, कृष्ण फाइनेन्स कम्पनी, लक्ष्मी फाइनेन्स कम्पनी, अग्रवाल फाइनेन्स कम्पनी केवल ५-६ फाइनेन्स कम्पनियां हैं जिन्होंने अपने ड्राइवर्स के द्वारा, अपने कंडक्टर्स के द्वारा, अपने रिश्तेदारों के द्वारा यह करा लिया। दो-दो हजार रुपये की सिक्योरिटी अनिवार्य है। स्वयं ने रुपये देकर एन्ट्रीज़ करवाई और उसके बाद में जो डिलीवरी ली गई वह स्वयं फाइनेन्स वालों ने ली, सारी गाड़ियां इन्होंने प्राप्त कर और मजदूर को, ड्राइवर को, कन्डक्टर को एक गाड़ी के ऊपर एक या दो सौ रुपये देकर राजी कर लिया। बाद में सारी फाइनेन्स कंपनियों ने सारी गाड़ियां कोटा डिवीजन के बाहर, राजस्थान के बाहर, बिहार, उत्तरप्रदेश और जिन-जिन प्रांतों के नाम मैंने पहले बता दिये, सारी गाड़ियां बेच दीं। अगर सरकार जांच करना चाहे तो सबसे बड़ा सुबूत यह है कि जो पुष्पा मोटर्स ने गाड़ियां बेचीं, नियमानुसार इनको आर. टी. ओ. ने टेम्परेरी परमिट दे दिया और बाद में इनका एक्सटेन्शन होता है। इन गाड़ियों का बाद में कोई दूसरा परमिट नहीं लिया गया। एक परसेंट भी गाड़ियां इस प्रकार की नहीं मिलेंगी जिन्होंने टेम्परेरी परमिट को एक्सटेंड कराया हो। केवल तीन महीने का परमिट लेकर राजस्थान के बाहर बेच दिया। इतना ही नहीं ये गाड़ियां सारी की सारी कोटा के ट्रांस्पोर्ट के अधिकारियों के द्वारा, उनकी साजिश से, फाइनेन्स कम्पनियों की साजिश और पुष्पा मोटर्स कम्पनी की साजिश से, इन तीनों की साजिश से इस प्रकार ब्लैक में दी गई। इसका उदाहरण मैं देता हूं। जैसे तीन महीने का परमिट लिया, वहां ७ दिन के लिये इस गाड़ी को राजस्थान के बाहर ले जाने का परमिट लिया। फिर रास्ता खुल गया। गाड़ियां राजस्थान के बाहर चली गईं और हजारों रुपयों के फायदे पर बेच दीं।

इसी प्रकार सरकार इन पर कन्ट्रोल नहीं करना चाहती, राष्ट्रीकरण की बात करती है, आज सरकार अकाल का नारा देती है, लेकिन जो टैक्स लगाये जा सकते हैं, वे नहीं लगाती। इन गड़बड़ियों के कारण आप अन्दाजा लगाइये कि सरकार को कितना रोड टैक्स का नुकसान हुआ, कितना सेल्स टैक्स का नुकसान हुआ, सरकार इसका अनुमान नहीं लगा सकती क्योंकि सरकार के इन्टरैस्ट्स इसमें वैस्ट करते हैं।

इतना ही नहीं यहां नसीराबाद से आने वाले माननीय सदस्य ने जैसा कहा कि आज के उच्च अधिकारी जो सेक्रेटेरियेट में

(श्री कृष्णकुमार गोयल)

में रहते हैं, यदि मन्त्री कमजोर होता है, तो उसकी बात मानने को कोई तैयार नहीं है। आखिर यह क्यों होता है? सेक्रेट्री मिनिस्टर की न माने, जनसाधारण की न माने, तो इसका मतलब कहीं तो घुन लगा हुआ है? क्योंकि स्वयं ट्रान्सपोर्ट मन्त्री फायदा उठाना चाहते हैं, मन्त्री अपने रिश्तेदारों को पनपाना चाहते हैं, वे अपने सेक्रेट्रीज़ द्वारा, अधिकारियों द्वारा गलत काम करवाना चाहते हैं क्योंकि कलम तो उनके हाथ में है। आॅर्डर्स तो ये दे सकते हैं, लेकिन कैरी आउट करना तो मन्त्रियों के हाथ में नहीं है। इसका सबसे बड़ा उदाहरण यह है कि जो कार्स हैं, स्कूटर्स हैं, इनकी जो सेल होती है इसके अन्दर जो प्रायोरटी दी जाती है उसके थोड़े से दृष्टांत मैं सदन के सामने रखता हूं।

(१०.०० म० पू०)

उनसे साफ बात जाहिर हो जायगी। छोटी बात कह कर टाला जा सकता है। लेकिन यह बड़ी गम्भीर बात है। मन्त्री लोग किस प्रकार सेक्रेट्री और डाइरेक्टर ट्रान्सपोर्ट के द्वारा ओब्लाइज़ होते हैं? जब ओब्लाइज़ होते हैं तो कल्पना कीजिये कि किस प्रकार उनका मोरल कहां स्टेन्ड करता है? क्या वे यह कह सकते हैं उनको कि जो आॅर्डर दिया है उसको कैरी आउट क्यों नहीं किया गया? मुश्किल है। मेरे पास लिस्ट है; "List of allotment of Standard Herald out of 5 per cent State Government quota May-July, 1959 to January, 1964."

इस लिस्ट के अन्दर ५ परसेन्ट का कोटा प्रायोरिटी के आधार पर गवर्नमेन्ट सर्वेन्ट्स को दिया जाता है। इसके नियम हैं। नियम के अनुसार सीमा के अन्दर उनको गाड़ी दी जावेगी। इसकी प्रायोरिटी लिस्ट बनेगी। गाड़ी मिलने के बाद दो साल तक गाड़ी बेची नहीं जा सकेगी, इस प्रकार नियम बने हुए हैं। लेकिन उनका खिलवाड़ किया गया, मखौल किया गया। गाड़ियों का अलाॅटमेन्ट ऐसे व्यक्ति के नाम किया गया, ऐसे व्यक्ति को गाड़ी दी गई जिनके पास गाड़ी आई ही नहीं। मैं ट्रेजरी बेन्चेज के मन्त्री और उप-मन्त्राणीजी से एश्योरेन्स चाहूंगा कि क्या सरकार इसके लिये जांच कमेटी बिठाने के लिये तैयार है? क्या सरकार यह दृष्टिकोण रखती है कि जिन्होंने इस प्रकार का एक्शन किया है उनको जांच कमेटी बिठा कर दण्डित किया जायगा? जिन अधिकारियों का इसमें हाथ है क्या सरकार उनके खिलाफ कोई एक्शन लेने के लिए तैयार है? सभापति महोदय, मैंने अभी सूचना अगस्त-अक्टूबर, १६६३ में एच० एच० नवाब टोंक को गाड़ी दी गई। क्या इन साहब को क्योंकि नवाब है टोंक के इस आधार पर इनको गाड़ी मिल सकती थी? मैं सरकार का इस बारे में स्पष्ट रूप से जवाब जानना चाहूंगा। श्री आर० के० गर्ग सी स्कीम। श्री जितेन्द्रसिंह मसूदा......

श्री भीमसिंह (उप-मन्त्री, यातायात): नम्बर २ किसका नाम बताया?

श्री कृष्णकुमार गोयल: आर० के० गर्ग, सी स्कीम, जयपुर।

श्री भीमसिंह: कोई डेज़िग्नेशन होगा?

श्री कृष्णकुमार गोयल : कुछ नहीं है।

श्री जितेन्द्रसिंह : मसूदा।

हिज हाईनेस दी महाराजा ऑफ, बीकानेर।

महाराजा श्री अमरसिंह ऑफ, बीकानेर।

ये गाड़ियां इन दोनों को दी गई मई-जुलाई, १९६२ में। इनके बारे में स्पष्ट बताया जाय। नवाब साहब टोंक, बीकानेर के महाराजा और महाराज कुमार को दो गाड़ियां दी गईं।

श्री भीमसिंह : २ किसकी बताई ?

श्री कृष्णकुमार गोयल : एच० एच० महाराजा, बीकानेर।

महाराज श्री अमरसिंह, बीकानेर।

ये महाराज कुमार है, छट भइया हैं या कोई हैं। मैंने यह आपको लिस्ट के आधार पर बताया है। एक हो या अलग अलग दो गाड़ियां दी गई हैं।

इसके बाद आपके सामने आते हैं बड़े भारी महानुभाव। सभापति महोदय, शायद मैं सोचता हूं कि इससे अधिक लज्जास्पद बात और कोई नहीं हो सकती कि स्वयं मंत्री इसमें इन्वोल्व्ड हैं। स्वयं मंत्री इसमें इस प्रकार की कार्यवाही करें, आपको इससे और कोई दूसरा उदाहरण नहीं मिल सकता। भूतपूर्व मन्त्री थे श्री रामकिशोर व्यास। यह है, List showing allotment of Fiat Cars out of 5 per cent State Government quota from July, 1961 to April, 1964.

श्री रामकिशोर व्यास अगस्त-अक्टूबर, ५९।

एक गाड़ी दी गई।

यहीं तक सब्र नहीं हुआ।

मई-जुलाई, १९६२ में श्री रामकिशोर व्यास।

एक गाड़ी और दी गई।

फिर यहीं पर सब्र नहीं हुआ।

नवम्बर-जनवरी १९६०-६१ में एक गाड़ी श्री रामकिशोर जी व्यास को और दी गई। इस प्रकार इस रिजर्व कोटा में से श्री रामकिशोर जी व्यास को तीन गाड़ियां दी गईं। यह रिजर्व कोटा है, रिजर्व कोटा। मैं जानना चाहूंगा और पूछना चाहूंगा इस प्रकार मन्त्री होने से तीन तीन गाड़ियां मिल जावें, यह कहां तक उचित है ? साथ साथ यह भी पूछना चाहूंगा कि इन व्यक्तियों को गाड़ियां दी गई थीं; यह नियम है कि दो साल पहले गाड़ियां नहीं बेच सकते थे, उन्होंने गाड़ियां बेचीं या नहीं ? क्या गाड़ियां बेचने की उन्होंने सरकार से इजाजत ली ? क्या सरकार ने उनको इस प्रकार गाड़ियां बेचने के लिए इजाजत दी ? क्या सरकार इस प्रकार का मोरल रखना चाहती है ? यह नमूना है सरकार के मोरल का।

सभापति महोदय, एक नहीं एक बड़े भारी मन्त्री और हैं। वे आज भी मन्त्री हैं। उनका नाम है श्री बरकतउल्ला खां।

मई-जुलाई १९६१ में एक गाड़ी उनको दी गई फिएट। इसके बाद अगस्त-अक्टूबर १९६२ के अन्दर एक गाड़ी उनको और

(श्री कृष्णकुमार गोयल)

दी गई। दो गाड़ी आज हमारे जो मिनिस्टर साहब हैं उन्होंने प्राप्त कर ली हैं।

उसके बाद कइयों को गाड़ियां दी हैं। उनमें मैं नहीं जाना चाहता। इसकी स्वयं मंत्री सेक्रेटरी जांच करें। क्या आप इन व्यवहारों और कार्यों और कारनामों के द्वारा अपने किसी मोरल को स्टेन्ड कर सकते हैं? क्या आप अपने किसी अधिकारियों को दबाव के साथ कुछ कह कर सही काम करवा सकते हैं? आपका मोरल नहीं टिक सकेगा। आपका मोरल स्टेन्ड नहीं कर सकेगा और अधिकारियों से वास्तविक रूप में आप काम नहीं ले सकेंगे जब तक कि आप अपने भाई-भतीजों को नाजायज फायदा उठाते रहने से बाज़ नहीं आयेंगे।

श्री सभापति : Your party has five minutes more.

श्री कृष्णकुमार गोयल : इसके अन्दर यहीं नहीं है। अगर मिनिस्टर साहब फेल हुए हैं तो डाइरेक्टर साहब ने कर दी है। डाइरेक्टर साहब कहते हैं, मैं कम क्यों उतरूं? श्री बी० एन० हांडा। उन्होंने देखा कि अपन भी कसर क्यों कम रखें? मैं निवेदन करना चाहता हूं कि उन्होंने भी अपनी पत्नी के नाम से, मिसेज सीता हांडा के नाम से इसी प्रकार एक फिएट रिजर्व करायी। रिजर्व करायी, उसका नम्बर ५०५। कमल एन्ड कम्पनी ५०५ के सीरियल नम्बर पर उन्होंने गाड़ी बुक करायी। गाड़ी देने का आॅर्डर हुआ, सीरियल नम्बर २५६ हो गया।

श्री रघुनाथ विश्नोई (सांचोर) : राइट फोरगो किया होगा?

श्री कृष्णकुमार गोयल : आप तसल्ली रखो। आप इस प्रकार की हरकतें करते हैं कि आप उनको प्रोटेक्शन देना चाहते हैं।

५०५ पर गाड़ी थी। उसको सीरियल नम्बर २५६ पर लाया गया। डर यह लगा कि बाद में भेद खुल जायगा, मालूम हो जायगा कि ये तो मिसेज हांडा डाइरेक्टर साहब की पत्नी हैं। उठाकर उस चीज को बदला और बदल कर हांडा साहब की मिसेज की बहिन मिसेज प्रेमलता के नाम पर वह गाड़ी रखी गई। ५०५ सीरीयल नम्बर था उसको बदलकर २५६ किया गया। पत्नी की जगह साली को लाया गया और यह गाड़ी सीरियल नं० २८१ पर दी गई। क्या यही मोरल है? अधिकारियों का यही मोरल है? मंत्रीजी या उप-मंत्राणीजी क्या इसकी जांच कराने को तैयार होंगे? क्या जांच करेंगे? जब स्वयं पर कालिमा टिकी हुई है तो आपका किसी प्रकार का मोरल नहीं हो सकता कि आप अपने अधिकारियों के खिलाफ कार्यवाही करें।

इतना ही नहीं। श्री हांडा वाला मामला एन्टी करप्शन तक गया। उसकी जांच हुई। उस मामले को दबा दिया गया। आपका कोई मोरल है तो आप उस एन्टीकरप्शन की कार्यवाही को सदन की मेज पर रखें। सारी आपकी कलई खुल जायगी। अफसोस कि कोई जॉच कराने के लिए तैयार नहीं है।

एक है ए० के० बैराठी। पी० ए० टू एजुकेशन सेक्रेटरी।

(श्री कृष्णकुमार गोयल)

यह तो मैंने बताया कारों का स्कैन्डल। कारों में ब्लैक हो रहा है। इस प्रकार गाड़ी दी जाती है। गाड़ी ब्लैक में बेच दी जाती है। और ऊपर का रुपया बैलेन्स का ले लिया जाता है। सरकार कहती है कि हमको मालूम नहीं है, यह कहना उचित नहीं है। आप उसको जानते हैं, उससे परिचित हैं। खुले आम ब्लैक हो रहा है, लेकिन आप उसको रोकने के लिए तैयार नहीं हैं।

यही हालतें हैं स्कूटर्स की। उसमें एक एक एक डेढ़ डेढ़ हजार रुपया आराम से ब्लेक का मिल रहा है। गाड़ी बुक करायी। डिलीवरी लीजिये और हाथों हाथ बेच दीजिये।

वह तो एक फैशन बन गया है। एक कस्टम, नियम बन चुका है आसानी से दस आदमियों के सामने सौदेबाजी होती है। मेरा स्कूटर कल आ रहा है, आज आप मुझे पैसा दीजिये, मेरा पैसा दीजिये और स्कूटर लीजिये।

ए० के० बैराठी हैं, पी. ए. हैं एजूकेशन सेक्रेटरी के। अगस्त ६३ में उनको लैम्ब्रेटा दिया गया था। इसके लिये न कोई रजिस्ट्रेशन कराया गया, न बुकिंग हुआ, न बैंक गारन्टी दी गई। पर फिर भी दुःख है कि इनको सीरियल नम्बर दो पर गाड़ी दे दी गई; चूंकि ये एक अधिकारी थे, आपके द्वारा कम्पनी दबी हुई है और मिनिस्टर दबे हुए हैं। तो ये तो कुछ नमूने हैं बड़े बड़े आदमियों और मिनिस्टरों के।

इसी तरह कारों का हाल है।

श्री भीमसिंह (उप-मंत्री, यातायात) : यह प्राइवेट कोटा में से प्राइवेट इन्डिविजुअल या और ?

श्री कृष्णकुमार गोयल : प्राइवेट इन्डिविजुअल।

श्री भैरोंसिंह (किशनपोल, जयपुर) : यह तो आप देखें कि कौनसा कोटा है ? पर सिक्योरिटी नहीं दी, बैंक गारन्टी नहीं दी, बुकिंग रगुलर नहीं हुआ और स्कूटर मिल गया।

श्री भीमसिंह : अलॉटमेंट रेगुलर कोटा से या गवर्नमेंट कोटा से?

श्री भैरोंसिंह : रेगुलर कोटा से।

श्री भीमसिंह : वास्पा ?

श्री भैरोंसिंह : लैम्ब्रेटा।

श्री कृष्णकुमार गोयल : तो आप चेकिंग करेंगे तो पता लगेगा कि किस प्रकार के घोटाले इसमें चलते हैं।

इतना ही नहीं नामों को सब्स्टीट्यूट किया जाता है। जो सीरियल वाइज, नाम वार गाड़ियां या स्कूटर मिल जाने चाहिए नहीं मिलते, सीरियल वाइज नाम भी बदले जा रहे हैं और दूसरे नाम सब्स्टीट्यूट किये जाते हैं। जबानी बात नहीं है, लिखित में ऑर्डर है डाइरेक्टर के। जांच करावेंगे आप तो पता लगेगा। आपके डाइरेक्टर ने आदेश दिये हैं कि जिनको समय पर, नम्बर पर गाड़ियां मिलनी चाहिये, उनको न

(श्री कृष्णकुमार गोयल)

मिलकर दूसरों के नाम सब्स्टीट्यूट किये जावें। बाद में वह ऑर्डर केंसल किया गया।

यही नहीं, आप इस बात की भी जांच करें कि जिस अवधि में गाड़ी दूसरे को कोई बेच या ट्रान्सफर नहीं कर सकता, उस समय में कितनी गाड़ियां किस किस को किस किस तरह से बेचीं या ट्रान्सफर की गईं और आपके डाइरेक्टर के विभाग ने किन किन को इस छूट की परमिशन दी और किन कारणों से क्यों दी, किन किन को दी। इन सबको जांचने के बाद आपको मालूम पड़ेगा कि इसमें कितने कितने बड़े घोटाले चलते हैं, कितना कितना ब्लेक चलता है और कौन कौन बीच में दलाली करते हैं और काले कारनामे करके पैसा बटोरते हैं।

लेकिन सभापति महोदय, दुःख इस बात का है कि जब बाढ़ ही खेत को खाने लग जाती है तो किसकी बात कहें, और कौन सुने और जांच करे। जब स्वयं इन मामलों में मन्त्री इन्वोल्व्ड हैं, वे स्वयं अपना मोरल मेन्टेन नहीं कर सकते तो किससे दूसरे से क्या आशा की जा सकती है? पहले वे स्वयं आदर्श उपस्थित करें अपने मोरल का, यह अचल सत्य है। वे अगर स्वयं इस्तीफा देकर मोरल मेन्टेन करें तब आशा की जा सकती है कि दूसरों का मोरल भी मेन्टेन होगा।

मैं इस बारे में अब अधिक न कह कर राजस्थान रोडवेज के बारे में कहना चाहूंगा। आप समाजवाद के नारे के नाम पर यह कहें कि हम भ्रष्टाचार को बन्द कर देंगे, यह सम्भव नहीं लगता। समाजवाद का सिद्धान्त है कि पैसे का बराबर बंटवारा होना चाहिए। पर समाजवाद का मतलब राष्ट्रीयकरण है; यह साम्यवादी के अलावा दूसरा मानने को तैयार नहीं होगा कि इसके लिए मीन्स ऑफ प्रोडक्शन, प्रत्येक उत्पादन के साधन का राष्ट्रीयकरण कर लिया जावे।

मैं निवेदन करूंगा कि देश की समृद्धि के लिए, जनता की गरीबी मिटाने के लिए भी समाजवाद की नीति घातक है। समाजवाद और समाजवाद के साथ जनतन्त्र ये दोनों साथ साथ नहीं चल सकते। कहीं ऐसा नहीं चला आज तक। इसलिए कांग्रेस को यह नारा देना पड़ा दुनिया को बताने के लिए कि हम प्रजातन्त्र के रास्ते से समाजवादी समाज की, समाजवादी राज्य की स्थापना करेंगे। पर आज विश्व में ऐसा कहीं दृष्टान्त नहीं है जहां प्रजातन्त्र के माध्यम से समाजवाद या साम्यवाद आया हो। इसलिए मैं निवेदन करना चाहता हूं कि आप राष्ट्रीयकरण के भूल-भुलैये में न रहें। राहत चाहिए आज तो जनता को। करप्शन को मिटा कर यह राहत आप जनता को दे सकते हैं। इसी आधार पर आप इसके अनुकूल नीतियों को अपनावें। करप्शन के मिटने पर और सुव्यवस्था होने पर जनता को जो राहत मिल सकेगी, वह राष्ट्रीयकरण या समाजवाद से नहीं मिलने वाली है, क्योंकि ये तो करप्शन को बढ़ावा ही देंगे जैसे आज तक देते रहे हैं और दे रहे हैं, हम देख रहे हैं, प्रत्यक्ष है।

श्री सभापति : श्री रघुनाथ बिश्नोई।

श्री रघुनाथ विश्नोई (सांचोर) : जो मांगें सदन में प्रस्तुत हुई हैं सभापति महोदय, विरोधी पक्ष के तीन माननीय सदस्यों ने उनके बारे में अपने विचार व्यक्त किये।

स्वतन्त्र पार्टी के माननीय सदस्य ने यह कहा कि नेशनलाइजेशन की पॉलिसी के वे खिलाफ हैं। यह उस पार्टी की पॉलिसी हो सकती है क्योंकि उन्होंने जो भी सरकार की नॉन टैक्स रेवेन्यू को बढ़ाने की पॉलिसी रही है उसका विरोध उन्होने किया है। उनकी यह पॉलिसी है कि सब धन्धों में लोगों को खुली छूट दी जावे और इस तरह सरकार के हाथ में जब कोई नॉन टैक्स रेवेन्यू का धन्धा नहीं रहेगा तो वह टैक्स लगावेगी और इस तरह जनता में उसके प्रति असंतोष बढ़ेगा, जनता के हित के काम अधिक न कर सकेगी क्योंकि उसके पास फिर अधिक रेवेन्यू नहीं आ सकेगी। तो उनका यह सोचना और नेशनलाइजेशन का विरोध करना स्वाभाविक है।

दूसरे समाजवादी पार्टियों के मित्रों ने इस नेशनलाइजेशन की तो सराहना की, पर उसके अन्दर व्याप्त अव्यवस्था के बारे में सरकार का ध्यान आकर्षित किया।

इसके अलावा कोटा से आने वाले माननीय सदस्य जो जनसंघ से आते हैं उन्होंने शुरू में तो कोई ऐसा इन्डिकेशन नहीं दिया, पर आखिर में अपनी पार्टी की ओर से भी यह इंगित किया कि समाजवाद और प्रजातन्त्र आपस में सेल्फ कोन्टाडिक्टरी हैं। इससे इस पार्टी का भी व्यू मालूम पड़ता है कि ये भी नेशनलाइजेशन के खिलाफ हैं। अब ये किस तरह से इसका विरोध करते हैं और यह कहां तक विरोध सार्थक है, यह समझ में नहीं आता। इससे तो यह साफ मालूम पड़ता है कि स्वतन्त्र पार्टी और जनसंघ की इस माने में नीतियां समान हैं।

मैं निवेदन कर दूं कि आज जो कांग्रेस की विचारधारा है कि जनतांत्रिक तरीकों से समाजवाद इस देश में स्थापित हो, इसके अलावा देश में दूसरी विचारधारा हो ही नहीं सकती, दूसरी नीति पनप और सफल नहीं हो सकती। गरीबों को ऊपर उठाने के लिए इससे भिन्न दूसरी नीति हो ही नहीं सकती। आज तक कांग्रेस की यही नीति रही है, और आगे भी यही रहेगी।

यह सही है कि इसकी अव्यवस्थाओं की तरफ ध्यान आकर्षित किया जावे और उसको दूर किया जावे ताकि हमारा नॉन टैक्स रेवेन्यू बढ़े और देश की गरीबी की समस्या मिट सके, लोगों पर टैक्स का बोझा न पड़े, जो पड़ा है वह भी नॉन टैक्स रेवेन्यू के बढ़ने के साथ साथ कम होता जावे।

अब सरकार की जो नेशनलाइजेशन की पॉलिसी सड़कों के बारे में लागू की गई उसके थोड़े से अरसे में जो उपलब्धियां सरकार ने प्राप्त की हैं, वे काफी सन्तोषजनक हैं।

इसके अतिरिक्त भी अभी बहुत कुछ करना बाकी है। अब किन धंधों को नेशनलाइज किया जावे, किनको नहीं लिया जावे इस बारे में मैं सदन का ध्यान आकर्षित करना चाहूंगा।

यह नई योजना है, इसलिए प्रारम्भ में सरकार को ऐसे रूट लेने चाहिए जो पक्के हों, सीमेन्ट के हों, डामर के हों और लम्बे

(श्री रघुनाथ बिश्नोई)

हों, जहां अधिक ट्राफिक चलता हो, जिससे आमदनी ज्यादा बढ़े और प्रारम्भिक व्यय कम हो । ऐसे रूटों को शीघ्रातिशीघ्र सरकार को हाथ में लेना चाहिये । सदन में कई माननीय सदस्यों ने समय समय पर सरकार का ध्यान आकर्षित किया है कि सारे रूटों को नेशनलाइज़ कर दिया जावे, पर चूंकि सरकार के सामने आर्थिक कठिनाइयां हैं इसलिए ऐसे रूट लिये जावें ताकि सरकार को घाटा न हो ।

तो ऐसे रूटों को लिया जाना अत्यावश्यक है । इसके लिए मैं सरकार का ध्यान जालोर से सुमेरपुर और फालना के रूट की तरफ दिलाना चाहूंगा । इस रूट पर कई गाड़ियां चलती हैं । अगर इतनी गाड़ियां न हों तो फिलहाल मैं इसका आॅल्टरनेट सुझाव देना चाहता हूं । जालोर से फालना Roadways शीघ्रातिशीघ्र चालू कर सकते हैं । यह पक्की डामर रोड है, लम्बा और रेम्यूनेरेटिव रूट है । इस पर सरकार को बहुत फायदा हो सकता है । ट्राफिक बहुत है, लोग ओवरलोड चलते हैं आज गाड़ियों में ।

जालोर से सुमेरपुर रूट पर पुरानी गाड़ियां चलती हैं, बहुत ओवरलोड चलती हैं। हम भी कई बार आते हैं तो खड़े खड़े आना पड़ता है कभी कभी । हर दो दो घंटे के बाद बसें जाती हैं । फिर भी यह हाल है । तो सरकार इस ओर शीघ्र ध्यान दे । प्राइवेट गाड़ियों में ट्राफिक को डाइवर्ट करने के लिए सरकार जालोर से फालना Road ways लगा सकती है ।

जिन रूट्स पर अगर घाटा मालूम पड़ता हो तो सरकार Roadways विथड्रॉ कर सकती है । सरकार फाइनेन्स की कमी बताकर कह सकती है कि इतनी गाड़ियां नहीं हैं कि सभी रूट पर लगा सकें । तो उसके लिए मैं निवेदन करता हूं कि इसके लिए सरकार Roadways कॉर्पोरेशन बना सकती है । प्राइवेट एजेन्सियों से लोन ले सकती है । इस तरह से इस उद्योग को शीघ्रातिशीघ्र पनपाना चाहिए ताकि हमारी नॉन टैक्स रेवेन्यू शीघ्र बढ़ सके ।

(समय-समाप्ति-सूचक घंटी)

श्री सभापति : Three minutes more.

बारह बारह मिनिट बोलेंगे । पांच सदस्य बोलेंगे ।

श्री रघुनाथ बिश्नोई : १५ मिनिट देंगे, मेरे पास लिखा है ।

श्री सभापति : लिखा तो नहीं है ।

श्री रघुनाथ बिश्नोई : सभापति महोदय कुलियों की असुविधा बसों में होती है । इससे सामान ढोने करने में भी असुविधा रहती है और गुम होने का भी डर रहता है । प्राइवेट कुलियों से सामान रखाया जाता है । इसलिए इस बारे में कोई ऐसी इन्स्पेक्शन एजेन्सी होनी चाहिए जो देखे कि वास्तव में असुविधा तो नहीं है ।

रोडवेज़ में ड्राइवर, कन्डक्टर की तनख्वाहें बहुत कम रखी हैं । इसमें करप्शन तो बिल्कुल खत्म कर दिया है । इसके लिये तो मैं सरकार को धन्यवाद देना चाहता हू

Page No. 47

(श्री रघुनाथ बिश्नोई)

कि सुचारु व्यवस्था है पर तनख्वाएं उनकी बहुत कम रखी हैं। इसलिये मैं यह महसूस करता हूं कि प्राइवेट ऑपरेटर्स, जितनी तनख्वाएं देते रहे हैं, कम से कम उतनी तो इनकी भी करने की व्यवस्था होनी चाहिये। वर्ना इतनी कम तनख्वाह में ये अपना गुजारा ठीक तरह से नहीं कर सकेंगे और इसका असर उनकी सेवाओं पर पड़ सकता है।

पिछड़े जिलों में, विशेषतया जालोर और बाड़मेर जिले जहां इलाका रेतीला है और जहां सड़कें बनी नहीं हैं, आवागमन के रास्ते नहीं होने से वे इलाके डेवलप नहीं हो पाये हैं, और जिसके कारण जहां ट्रांसपोर्ट पैसेंजर ओपरेट नहीं हो सकती, छः छः महीनों तक जो रास्ते बन्द पड़े रहते हैं अगर कहीं कहीं ऑपरेट भी करती है तो वे गर्मियों के मौसिम में रेत से भर जाते हैं। प्राइवेट ऑपरेटर्स इतना पैसा लगा कर उन रूटों को ठीक नहीं कर सकते, खुद घाटे में चलते हैं; तो ऐसी हालत ऐसे रूटों के बारे में सरकार को एक स्पष्ट नीति अपनानी चाहिये और इसके लिये मैं भी सरकार से आश्वासन चाहूंगा कि इन सारी परिस्थितियों को देखकर और सरकार के साधनों की कमी को देखकर, पर जनता को राहत और सुविधा बढ़ाने की नीयत से यातायात के साधन बनाये रखने की दृष्टि से और यातायात के साधन अगर ठीक नहीं रहते हैं तो उधर कोई विकास और योजनाएं सफल नहीं हो सकतीं; तो इन सब दृष्टियों से ऐसे इलाकों में जिनमें उच्च अधिकारी भी जाने से डरते हैं इन्सपेक्शन के लिये उधर कोई अधिकारी अगर एक बार भी चला गया तो हड्डियां पसलियां उसकी ढीली हो जाती हैं और तीन तीन दिन तक पड़े रहते हैं, तो वे जाने में भी हिचकिचाते हैं, तो ऐसे इलाकों में जहां रूट्स अभी तक भी बन्द पड़ें हैं उसके लिये सरकार को प्राइवेट ऑपरेटर्स को प्रोत्साहन देना चाहिये। इन सब दिक्कतों से आज प्राइवेट ऑपरेटर्स ने तो कहीं कहीं अपने परमिट भी वापिस जमा करा दिये हैं। तो ऐसे इलाकों में पहले तो उन लोगों को परमिट दिये जाने चाहिये जो खुद मैकेनिक और ड्राइवर हों और जो ऑलरेडी वहां चल रहे हैं ताकि उनको थोड़ा सा प्रोफिट होने की गुंजाइश हो, और इसके लिये यह भी करना चाहिये कि उनको पांच पांच साल तक के परमिट दिये जावें ताकि वे निश्चित होकर अगर थोड़ा इन्वेस्टमेंट भी करना चाहें तो कर सकें और फिर ऐसा भी करें कि उनके उस इलाके में और किसी को परमिट न मिलें। तो वे थोड़ा रास्ता भी ठीक करके कुछ कमा सकेंगे और जनता को यातायात के साधन मुहैया करा सकेंगे। जनता को भी राहत इससे मिलेगी और उनको भी थोड़ा प्रोफिट हो जावेगा। जो पहले से वहां हैं उनके कम्पीटीशन में दूसरों को परमिट नहीं दिया जाना चाहिये।

श्री सभापति : श्री रामानन्द। आप पन्द्रह मिनिट बोल लिये। मुझे सबको टाइम देना है।

श्री रघुनाथ बिश्नोई : तो सभापति महोदय, मैं इतना ही कहकर अपना स्थान ग्रहण करता हूं।

श्री रामानन्द अग्रवाल (अलवर) : माननीय सभापतिजी, जो गाड़ियों का इन्सपेक्शन होता है और जो मैकेनिकल इन्सपेक्टर्स की धांधलेबाजी चल रही है उससे प्राइवेट ऑपरेटर्स को इतना हैरेसमेन्ट होता है कि इससे वे लोग बहुत दुःखी हैं। सालाना फिटनेस सर्टीफिकेट के बारे में परेशानी होती है, उसके बारे में सरकार द्वारा कोई न कोई सक्रिय कदम उठाया जाना चाहिए और जोधपुर के आर० टी० ओ० ऑफिस में बड़ा भारी भ्रष्टाचार है। वहां पर ८-८ और १०-१० साल से क्लर्क बैठे हुए हैं और उनका ट्रान्सफर नहीं होता है और परमिट रीन्यू कराने के लिए जो लोग एप्लीकेशन्स देने आते हैं वे एप्लीकेशन्स तक गायब हो जाती हैं और कुछ दिये बगैर काम नहीं होता है। इसलिए मैं आर० टी० ओ० ऑफिस, जोधपुर के बारे में विशेष रूप से आग्रह करूंगा कि इसकी व्यवस्था ठीक होनी चाहिए और गरीब ऑपरेटर्स को रिन्यूअल के लिए किसी किस्म की तकलीफ न हो और सरकार को, सभापति महोदय, इस ओर जरूर ध्यान देना चाहिए। जो मेकेनिकल इन्सपेक्टर्स हैं उनकी प्रोपर्टीज पिछले दस सालों में कितनी बढ़ी है, ४-४ और ५-५ तो उनके पक्के मकान और हवेलियां बन गयी हैं। इसकी एन्टीकरप्शन विभाग से जांच होनी चाहिए, उससे पता चल जायेगा कि इतना रुपया कहां से आया, इसमें किसी प्रकार के सुबूत की आवश्यकता नहीं है। तो सभापति महोदय, जोधपुर में आर०टी०ओ० ऑफिस में जो करप्शन होता है उसके बारे में सरकार का ध्यान आपके द्वारा आकर्षित करना चाहता हूं और मांग करता हूं कि उसकी जांच होनी चाहिए और उसके बारे में रूल्स एण्ड रेगुलेशन्स ऐसे स्ट्रिक्ट किये जाने चाहिये कि जैसे रोडवेज के अन्दर इन्सपेक्शन होता है उसी तरह से होना चाहिए ताकि जो लोग भ्रष्टाचार के शिकार बन जाते हैं वे अपना पीछा छुड़ा सकें।

श्री सभापति : I think you will end your speech in 20 minutes.

श्री रामानन्द अग्रवाल : No, Sir.

श्री सभापति : 25 minutes ?

श्री रामानन्द अग्रवाल : I would take 30 minutes.

श्री सभापति : No, 25 minutes. I will ring the bell at 20 minutes.

श्री रामानन्द अग्रवाल : सभापति महोदय, इस सदन में जब हम किसी एक डिपार्टमेंट पर बहस करते हैं तो हमारा मकसद उस बहस के जरिये सरकार के सामने अपने कुछ सुझाव रखने होते हैं और हम यह उम्मीद करते हैं कि सरकार उन सुझावों पर विचार करेगी। जिन सुझावों को सरकार मानेगी उसके जरिये सरकार की नीति में कुछ परिवर्तन नजर आयेगा। जिन सुझावों को सरकार अस्वीकार करेगी उनका कोई वजह या कारण बतायेगी और इसी रूप में मैं यह उम्मीद करता था कि सरकार के किसी भी डिपार्टमेन्ट की जो एक साल की वर्किंग की रिपोर्ट आनी चाहिए उस तरह की एक रिपोर्ट इस सदन के सामने पेश की जायगी। सभापति महोदय, इस दृष्टिकोण से अगर हम इस ट्रांसपोर्ट डिपार्टमेन्ट द्वारा जो रिपोर्ट इस सदन के समक्ष रखी गयी है

(श्री रामानन्द अग्रवाल)

मुझे खेद के साथ कहना पड़ता है कि यह रिपोर्ट अपने आप में इस बात को जाहिर करती है कि इस डिपार्टमेंट के सामने कोई प्लान नहीं है, अपने काम करने का कोई सही तरीका और पॉलिसी नहीं है और उन पॉलिसीज़ में सुधार करने की और कोशिश नहीं है। उस रिपोर्ट में इस बात का जिक्र किया गया है कि सरकार नीतियों पर पुनर्विचार कर रही है। लेकिन कौनसी नीतियां हैं जिनके ऊपर पुनर्विचार कर रही है और पुनर्विचार करने के बाद उनका क्या नतीजा निकला, क्या परिवर्तन किया उसका संकेत इस सदन में नहीं मिला।

सभापति महोदय, पिछले दो बजट अधिवेशनों का हमें तजुर्बा है और मैं देखता हूं कि माननीय सदस्यों ने इस विभाग के बारे में जो चर्चायें कीं करीब-करीब वहीं बातें जो पिछले दो बार कही थीं, वही जो पिछली बार कम्पलेन्ट्स थीं, जो अभियोग थे वे आज भी इस डिपार्टमेंन्ट में उसी तरीके से जारी हैं और इस डिपार्टमेंन्ट की तरफ से इस सदन में यह संतोष देने की या यह बताने की कोशिश नहीं की गई कि इस सदन के द्वारा जो पर्टीक्यूलर सुझाव रखे गये उनको किस तरीके से मीट करने की कोशिश की गयी। सभापति महोदय, मैं यह उम्मीद करूंगा कि यह डिपार्टमेंन्ट अपनी रिपोर्ट एक फोर्मेलिटी को पूरा करने के लिए केवल नहीं दे, बल्कि कन्स्ट्रक्टिव रूप में जिस प्रकार इस सदन के माननीय सदस्यों से अपेक्षा करते हैं कि उनकी तरफ से कन्स्ट्रक्टिव सुझाव इस डिपार्टमेन्ट को सुधार करने के लिए दिये जायेंगे उसी तरह से यह सदन भी डिपार्टमेन्ट से उम्मीद करता है कि उन कॉन्क्रीट सजेशन्स पर कॉन्क्रीट निर्णय लेकर या उनको रिजेक्ट भी करे तो उसके कॉन्क्रीट कारण बताये। सभापति महोदय, इस दृष्टि से मुझे आज इस डिपार्टमेन्ट के वर्किंग से तनिक भी संतोष नहीं है।

हम सरकार की खुद की घोषित नीति को ही लें। अभी जिक्र हुआ नेशनलाइज़ेशन के बारे में। सरकार ने बसों के रूट को नेशनलाइज़ करने की अपनी नीति घोषित की। इस सदन में इस प्रकार की पार्टीज़ और इस प्रकार के माननीय सदस्यों ने की है कि जो नेशनलाइज़ेशन की नीति है वे उसके बुनियादी तौर से खिलाफ हैं। वे किस हद तक कन्विन्स कर पाये हैं इस सदन को, वह तो उनके खुद के भाषणों से और उनके विचारों से भी जाहिर होता है। एक तरफ तो बैठने वाले माननीय सदस्य आज अपने आपको साफ तौर से यह नहीं कह पाये कि वे राष्ट्रीयकरण के खिलाफ हैं या हक में हैं। वह एक रोप वर्किंग जैसी नीति जनसंघ से आने वाले माननीय सदस्य उस पॉलिसी पर रहते हैं और स्वतंत्र पार्टी वाले भी। क्योंकि उसकी सही वजह भी है कि एक तरफ राजा-रानियों का साथ और दूसरी तरफ जनता का सामना करना-इन दोनों के बीच में मिडल वर्किंग करना पड़ता है और नेशनलाइज़ेशन पर इस प्रकार का दृष्टिकोण वे अपनायें तो यह कोई अजीब बात नहीं है। लेकिन जो सरकार नेशनलाइजेशन का नारा देकर वास्तव में कहती है कि हम इस नीति पर चल रहे हैं। मैं चाहता हूं कि इस पार्टी के माननीय सदस्य

Page No. 50

(श्री रामानन्द अग्रवाल)

भी और इस सदन में जो राष्ट्रीयकरण के पक्ष में हैं वे गंभीरता से इस बात पर विचार करें कि वास्तव में यह सरकार जो राष्ट्रीयकरण के बुनियादी सिद्धान्त हैं जिनके आधार पर राष्ट्रीयकरण को एक राष्ट्रीय नीति के रूप में स्वीकार करके यह सरकार चलना चाहती है, क्या उन सिद्धान्तों के बुनियाद पर आप राष्ट्रीयकरण कर रहे हैं ? लेकिन केवल एक नारे के तौर पर, नारा पकड़ कर उसको रखना चाहते हैं, चाहे उसका नतीजा कुछ भी हो ?

सभापति महोदय, राष्ट्रीयकरण की नीति अपनाने का मुख्य कारण यह है कि जो इसके अन्दर बिचौलिये हैं वे बिचौलिये शोषण करते हैं श्रमिकों का, जो इसमें सेवायें करते हैं उनका शोषण करके-उनकी सेवाओं का और श्रम का और अपने प्रोफिट से अपने प्राइवेट प्रोफिट को और बढ़ाने की कोशिश करते हैं, इसलिए स्टेट हस्तक्षेप करती हैं उस शोषण को खत्म करने के लिए, उस श्रमिक का शोषण खत्म करने के लिए, उसका जीवन अच्छा बनाने के लिए, उसकी आमदनी बढ़ाने के लिए और इस तरीके से जनता में प्रोफिट मोटिव न रखकर राष्ट्रीय उद्योग में जनता के सम्मुख ज्यादा सेवायें और सुविधायें देने के लिए, ज्यादा सस्ती चीज़ सप्लाई करने के लिए राष्ट्रीयकरण किया है । इसलिए आज एक राष्ट्रीयकरण नीति का बुनियादी सिद्धान्त आधार यह है । उसमें श्रमिक क्लास है, उसमें जो लेबर है उनके इमोल्युमेन्ट्स के बारे में, उसके वर्किंग कन्डीशन्स में अधिकाधिक उत्तरोत्तर वृद्धि करने के बारे में, उस मैनेजमेन्ट में जिसमें वह काम करता है राष्ट्र का एक सैनिक बनाकर उसके मैनेजमेन्ट में उसको इज्जत का स्थान मिलना चाहिए, उसका हिस्सा उसमें होना चाहिए ।

तीसरा जो इसका बुनियादी सिद्धान्त है वह यह है कि कन्ज़्यूमर को, पब्लिक को ज्यादा सुविधाएं मिलनी चाहिए पहले के निस्बत और यही तरीका है कि जिससे कि यह सरकार अगर इन तीन बुनियादी सिद्धान्तों पर चलती तो इस राष्ट्रीयकरण की नीति के पीछे मजदूरों की बड़ी ताकत, पब्लिक की बड़ी ताकत को मोबिलाइज करके इस राष्ट्रीयकरण को और भी कामयाब बना सकती थी । परन्तु, सभापति महोदय, हमने पहले भी इस सदन में निवेदन किया है कि इस ओर बैठने वाले माननीय सदस्य ज्यादा फ्रैंक हैं, ज्यादा क्लियरकट हैं और अपने इन्टेन्शन्स को छिपाते नहीं हैं । अपने प्राइवेट एन्टरप्राइजेज़ को, मुनाफे की मनोवृत्ति को, शोषण की बात को छिपाते नहीं हैं, अपना जन्मसिद्ध अधिकार मानते हैं । हिन्दुस्तान की जनता और राजस्थान की जनता उस बात को कितना कितना स्वीकार करेगी, यह जमाना बता रहा है और भविष्य उसको बतायेगा, और अगर शक्ति देखने की है तो देखिये । लेकिन जो सरकार इस नीति को अपनी नीति मानती है वह किस तरह से इस नारे को सेबोटेज कर रही है, कहने को तो राष्ट्रीयकरण की नीति अपनायेगी, लेकिन अपने कारनामों से इसकी पीठ में छुरा भोंक रही है कि जिससे मजदूर खिलाफ हो जायगा । इसकी ऐसी की तैसी राष्ट्रीयकरण की नीति की । हमें प्राइवेट

(श्री रामानन्द अग्रवाल)

बस आपरेटर्स १२५ रुपये तनख्वाह दे और राष्ट्रीयकरण होने के बाद ७५ रुपये तनख्वाह दे, जिसके पब्लिक खिलाफ हो जाय कि राष्ट्रीयकरण होने से पहले अलवर से जयपुर का किराया उसको ३ रुपये १८ नये पैसे देने पड़ते थे और राष्ट्रीयकरण होने के बाद में ४ रुपये ३५ नये पैसे देने पड़े। इस तरीके से जहां मजदूर वर्ग यह महसूस करे कि प्राइवेट जो एन्टरप्राइजर्स थे उनके खिलाफ यूनियन बनाकर अच्छी तरह से लड़ सकते थे, मांग रख सकते थे, और अब मिनिस्टर एम्प्लॉयर बन गया तो वह यूनियन की ऐसी की तैसी कर दे, अपने पिट्ठुओं की यूनियन बना दे, चाहे जिस तरह से ट्रांसफर कर दे और चाहे जिस तरह से वह कर दे। तो, सभापति महोदय, मैं यह कहना चाहता हूं कि यह सरकार जिस तरह से राष्ट्रीयकरण की नीति पर चल रही हैं जिस तरीके का राष्ट्रीयकरण कर रहीं है वह वास्तविक नेशनलाइजेशन नहीं है, वह स्टेट केपिटेलिज़्म है। उसका मकसद मजदूरों की जिन्दगी बहतर बनाना नहीं है। प्राइवेट एन्टरप्राइजर्स की तरह मुनाफा बढ़ाने की मनोवृत्ति है, ज्यादा से ज्यादा प्रोफिट बढ़े यह उसकी मनोवृत्ति है। कम से कम कंजूसी करके जनता को सुविधाएं मिलें, ज्यादा से ज्यादा उनको किराया देना पड़े तो यह एक मौनोपोलिस्ट सरकार बन जाती है। उसके अन्दर दूसरा कम्पीटीशन रहता नहीं है, तो उसमें जो एक मोनोपोलिस्ट केपिटलिस्ट की जो मनोवृत्ति रहती है वहीं इस प्रकार की नीति हैं और इसलिए, सभापति महोदय, मैं निवेदन करना चाहूंगा कि इस सरकार को इस नीति को नहीं लेना चाहिए और वास्तव में राष्ट्रीयकरण की नीति अपनानी चाहिए।

सरकार जिस तेजी से, जिस गति से, राष्ट्रीयकरण कर रही है वह भी इस बात का पूरी तरह से द्योतक है कि हमारे पास पैसा नहीं है, हम एल० आई० सी० से लोन लेने वाले हैं। अब हाई कोर्ट के अन्दर यह रिट हो गया है, यह स्टे हो गया है। खुद स्वयं मिनिस्टर के जरिये, सेक्रेटरी के जरिये लूप-होल्स रख दिये जायं और प्राइवेट बसऑपरेटर्स को बता दिया जाय कि ये इसके अन्दर लूपहोल्स हैं, चले जाओ हाई कोर्ट में स्टे मिल जायगा। यह तरीका अपना कर इसको सेबोटेज करने का यह तमाशा हम लगातार देखते आ रहे हैं। इसलिये सभापति महोदय, मैं समझता हूं कि वास्तव में ईमानदारी से राष्ट्रीयकरण की नीति को अपनाना है, इसके जरिये, इस सदन का रुख देखकर वास्तविक राष्ट्रीयकरण की नीति अपनाई जानी चाहिये, रेट्स की जो सुविधाएं हैं जनता के पैसे की निस्बत बढ़नी चाहिए, मजदूरों के इमोल्यूमेंट्स बढ़ने चाहिए और मजदूरों को मैनेजमेंट में पार्टीसिपेशन मिलना चाहिए। ये तीनों बुनियादी बातें जब तक इन्ट्रोड्यूस नहीं करते तो यह मोनोपोलिस्ट केपिटलिस्ट का तरीका कोई राष्ट्रीयकरण का तरीका नहीं है।

सभापति महोदय, अगर इस डिपार्टमेंट के वर्किंग को हम देखें तो मैं यह कहूंगा कि बावजूद बार-बार इस सदन में कहने के कि एक तो राष्ट्रीयकरण का क्षेत्र पब्लिक सेक्टर हो गया और दूसरा सेक्टर इस सरकार ने खुद

(श्री रामानन्द अग्रवाल)

ने माना है कि हम कोआॅपरेटिव को प्रोत्साहन देंगे तो सरकार ने जानबूझ कर अपनी रिपोर्ट में इसका जिक्र नहीं किया है, क्योंकि कहने के लिए कोई बात नहीं है। वास्तविकता यह है कि सरकार के दिल के अन्दर सोफ्ट कार्नर प्राइवेट एन्टरप्राइज के लिये है; न कोआॅपरेटिव सेक्टर के लिये है और न पब्लिक सेक्टर के लिये है। और इसी लिये यह सरकार लगातार इस नीति पर चल रही है कि कोआॅपरेटिव सेक्टर को प्रोत्साहन नहीं मिले, कोआॅपरेटिव बेसिस पर चलने वाली जो बसेज हैं उनको प्रायोरिटीज न मिले और उन प्राइवेट लोगों को चाहे वे जयपुर के बड़े बड़े सेठ हों या और कोई जगह के हो उनकी मोनोपोलीज क्रियेट हो रही हैं। किसी की १० बस, किसी की २० बस, किसी के चाचा के नाम पर, किसी के ताऊ के नाम पर, किसी की लड़की के नाम पर, फिक्टीशियस नामों के अन्दर दर्ख्वास्ते दे दी जाती हैं जिसकी कोई छानबीन नहीं होती है, और इस तरह से प्राइवेट सेक्टर चल रहा है।

मैं निवेदन करना चाहता हूं कि जब तक प्राइवेट सेक्टर कायम है इस सरकार को अपनी नीति के अनुसार चाहिये तो यह था कि मजदूरों की जो इसमें छोटे छोटे ट्रान्सपोर्ट्स हैं उनको कोआॅपरेटिव्ज बनाकर उन लोगों की मदद करती, उनको प्रोत्साहन देती, उनके लिये फाइनेन्स का इन्तजाम करती। क्या सरकार नहीं जानती है कि छोटे छोटे ट्रान्सपोर्टर्स जिनके पास में अपना फाइनेन्स नहीं है वे बेचारे २४ परसेन्ट, ३० परसेन्ट व्याज देकर अपनी बसेज को चलाते हैं या ट्रक्स को चलाते हैं। आप इंडस्ट्रियल फाइनेन्स कॉर्पोरेशन बना सकते हैं। बड़ी बड़ी इंडस्ट्रीज को फाइनेन्स दिलाने के लिये बना सकते हैं। मैं समझता हूं कि जब तक कि यह कोआॅपरेटिव सेक्टर है वह काफी अरसे तक मान लें कि रहेगा, उसके लिये खास तौर से मदद दिलाने के लिये, फाइनेन्स दिलाने के लिये सरकार को यह नीति स्वीकार करनी चाहिये कि इस प्रकार का ट्रांसपोर्ट कार्पोरेशन बनाना चाहिये जिससे इस कोआॅपरेटिव सेक्टर को मदद मिल सके और वह पनप सके और वह इन्डिविजुअल्स से वह जगह ले सके। तो जब तक आप पब्लिक सेक्टर को पूरा नहीं लागू करें आप अपनी नीति में बार बार कहते रहते हैं लेकिन उस पर अमल नहीं किया। अगर किया है तो रिपोर्ट में बताइये कि इतने वर्ष में कितनी कोआॅपरेटिव्ज फ्लरिश हुई हैं और कितनी फेल हुई हैं और उसके मुकाबले में प्राइवेट इन्डिविजुअल्स कितने फ्लरिश हुए हैं और कितने फेल हुए हैं।

तीसरी बात, सभापति महोदय, जो मैं निवेदन करना चाहता हूं वह यह है कि दर-असल में यह डिपार्टमेंट जिस तरीके से फंक्शन करता है, मुझे तो ऐसा मालूम पड़ता है कि इस डिपार्टमेंट के बिल्कुल पैरेलल डिपार्टमेंट प्राइवेट सेक्टर का और चलता है और जिसके सेक्रेटरी या जिसके मिनिस्टर प्राइवेट सेक्टर के वह कमल एन्ड कम्पनी है, ऐसा मालूम पड़ता है हर तरीके से। सभापति महोदय, मैं बहुत बातों को दोहराना नहीं चाहता, लेकिन बहुत गम्भीरता से इस सदन को इस बात पर विचार करने की

(श्री रामानन्द अग्रवाल)

जरूरत है कि आखिर यह कम्पनी क्या तमाम कानूनों से ऊपर है ? इसलिये कि इस कम्पनी के मालिक के भाई राजस्थान के एडवोकेट जनरल हैं। इसलिये यह तमाम एमेनिटीज उनको मिली हुई हैं तमाम कानूनों से इस कम्पनी को। सभापति महोदय, अभी माननीय सदस्य ने जिक्र किया स्कूटर्स के बारे में, कारों के बारे में। यह एक ओपन सीक्रेट है, मैं समझता हूं। एक मिनिस्टर का जिक्र बताया एक माननीय सदस्य ने। बड़े बड़े सेक्रेटरीज और खास तौर से ट्रांसपोर्ट डिपार्टमेंट के डाइरेक्टर्स और कमल एन्ड कम्पनी सारे के सारे लोगों को मिलाकर एक गठजोड़ बना हुआ है, और इस तरीके से ब्लैक मार्केटिंग करने का और अनुचित मुनाफा कमाने का इन सब लोगों का मिल कर एक गोल बना हुआ है। अब मिनिस्टर्स वगैरह के नाम लोगों ने बताये। जहां तक मुझे सूचना मिली है इसमें राजकुमार आई० ए०एस०, आर०डी० थापर, आई०ए०एस०, आर०के० चतुर्वेदी, आई०ए०एस०, एम० आई० सक्सेना, आई०ए०एस०, के० एल० भार्गव, आई०ए०एस०, इस तरीके से ये जो तमाम बड़े बड़े ये ऑफिसर्स इन्होंने इस तरीके से ..

श्री भीमसिंह (उप-मन्त्री, यातायात) : स्टेट कोटा से अलॉटमेंट है।

श्री रामानन्द अग्रवाल : जी हां, स्टेट कोटा है। आपके नामों के खिलाफ सबस्टीट्यूट्स, म्युचुअल ट्रांसफर्स जो कि आपके रूल्स अलाउ नहीं करते हैं, जो कि आपको ट्रांसपोर्ट डाइरेक्टर को पॉवर नहीं है उनके खिलाफ मेरी सूचना के अनुसार इन लोगों को अलॉटमेंट दिये जा रहे हैं, और इन सबका डिस्ट्रीब्यूटर जो है वह कमल एन्ड कम्पनी है। उसमें इस तरीके से यह सारी गड़बड़ होती है।

श्री ज्वालाप्रसाद शर्मा (नर्सराबाद) : On a point of clarification, Sir. माननीय सदस्य क्या कहना चाहते हैं ? क्या वे ये समझते हैं कि इन ऑफिसरों ने जिनका उन्होंने नाम लिया, इनको मोटर्स अलॉट हुई और इन आफिसर्स ने फिर बेच दीं; तो ऐसा कोई सुबुत है या कमल एन्ड कम्पनी वह अलाटमेंट गलत करती है या अपनी तरफ से ट्रांसफर करती है, यानी वह एक जगह आ जाय कि बात क्या है ?

श्री रामानन्द अग्रवाल : सभापति महोदय, ये जितने भी ऑफिसर्स हैं या और माननीय सदस्यों ने कही है, तीन तरह की बातें की हैं। एक तो कोटा में से एलोटमेन्ट करने के बाद दो वर्षों से पहले उसको बेच देना और फिर दुबारा ले लेना। दूसरा यह कि गलत म्युचुअल टान्सफर्स करना, जिसकी इजाजत नहीं है, सब्सिटीयूट करने की इजाजत नहीं है उसको अपने इन्फ्लुएन्स से करा देना और तीसरा कमल एन्ड कम्पनी इन लोगों को खुश रख कर कानून की अवहेलना करती है, दूसरे सेक्टर में प्राइवेट ऑपरेटर के रूप में कानून की अवहेलना करती है, उसमें वह अपने रिश्तेदारों को गेन पहुंचाते हैं। एक मित्र मुझे पिछले दिनों मिले थे जब कि अक्टूबर में यह स्कूटर स्केन्डल से हुआ था, तब वे कह रहे थे कि उनको तो घर बैठे ही स्कूटर मिल गया ....

(समय-समाप्ति-सूचक घंटी)

श्री सभापति : Five minutes more.

श्री रामानन्द अग्रवाल : उनको क्यू के अंदर नहीं खड़ा रहना पड़ा और स्कूटर मिल गया। जब कि इसी के कारण एक आदमी की मौत हुई। वह मौत कैसे हुई? पहले उन्होंने एडवर्टाइजमेन्ट कर दिया, बहुत बड़ी भीड़ आई। फिर उन्होंने दूसरी तारीखें दीं। बड़ा भारी क्यू लगा, एन टाइम पर कहा कि लेडीज़ का क्यू अलग लगेगा, इसकी कोई पहले सूचना नहीं थी। लेडीज़ के क्यू में से अपने मिलने वालों को पहले अलॉटमेन्ट कर दिया। इससे उत्तेजना होना स्वाभाविक चीज थी, जिसके कारण अव्यवस्था फैली और एक आदमी मर गया, लेकिन सरकार ने आज तक उनकी जांच करवाने की कोशिश नहीं की, विचार करने की कोशिश नहीं की। जिनको सजा मिलनी चाहिये थी उनको सजा नहीं दी। मैंने पिछले सितम्बर के अधिवेशन में भी प्रश्न उठाया था कि यह कमल एन्ड कम्पनी सिटी बस सरविस प्लाई करती है, खास तौर से उसमें वह कानून की अवहेलना करती है। मैंने कुल आंकड़े रखे थे और सरकार ने स्वीकार किया था कि जो सरकार ने दर निर्धारित की है किराये की उस निर्धारित दर से ज्यादा किराया यह कमल एन्ड कम्पनी वसूल कर रही है। उस वक्त आंकड़े दिये थे। दो तरह की रेट्स १० नये पैसे और २० नये पैसे इस कम्पनी ने मुकर्रर कर रखी हैं। अभी बीच के दिनों की मुझे सूचना है कि २ पैसे घटाकर ८ नये पैसे कर दिये हैं और उन्होंने गवर्नमेन्ट को लिखा है कि अब हिन्दुस्तान की सब जगह की रेट से कम रेट हम ले रहे हैं। लेकिन सभापति महोदय, मैं निवेदन करूंगा कि यह बात फैक्चुअली गलत है। आज भी बोम्बे और दिल्ली में ५ नये पैसे १ मील के लिये जाते हैं, इन्क्ल्युजिव ऑफ पैसेन्जर टैक्स एंड म्युनिसिपल टेक्सेज़ जब कि यह कम्पनी ८ नये पैसे चार्ज कर रही है, २ फर्लांग की दूरी के लिये भी, मानकचौक से त्रिपोलिया तक जाना है तो भी जो सन् ५१ का नोटिफिकेशन है उसके खिलाफ है……

श्री ज्वालाप्रसाद शर्मा : कम होना चाहिये।

श्री रामानन्द अग्रवाल : उसके अनुसार भी यह कम्पनी ज्यादा चार्ज कर रही है, अभी ८ नये पैसे चार्ज कर रही है……

श्री विजयसिंह झाला (नाथद्वारा) : आज ये अकेले रह गये।

श्री रामकिशन (वैर) : ये अकेले इसलिये रह गये कि आप शायद उसको सपोर्ट करना चाहते हैं, वरना मैं जानता हूं कि माननीय सदस्य चाहे जिधर ही बैठे हों, उनका कहना सही है।

सरकार ने कानून बनाया है, नियम बनाये हैं, टेरिफ बनाया है; उन सब की अवहेलना यह कम्पनी कर रही है। सभापति महोदय, पांच दफा इस कम्पनी का एक्सेस फेयर के कारण चालान हो चुका है, इस कम्पनी पर जुर्माना हो चुका है, उसकी भी उसने परवाह नहीं की है। यह कम्पनी ज्यादा रेट चार्ज कर रही है और सरकार चुप-चाप उसको देख रही है। यह कम्पनी लाखों रुपया पब्लिक से लूट रही है, आखिर कौनसी कमजोरी है कि जिसके कारण कानून

(श्री रामकिशन)

के खिलाफ कार्यवाही करने वाले के खिलाफ एक्शन नहीं लेती ? क्यों नहीं सरकार इसको सील करती ? तमाम परमिट क्यों नहीं छीन लेती ? क्यों सरकार इसका राष्ट्रीयकरण नहीं करती ? इसमें कोई शंका की बात नहीं है कि आपकी कमजोरी इस बात की है आप फियेट कार्स उससे लेते है, आप स्कूटर के चक्कर में रहते हैं, सिफारिश करते हैं, आपके सेक्रेटरीज़ इनसे बंधे पड़े है, आप बंधे पड़े है, एडवोकेट जनरल का ऊपर से ठप्पा है। यह कम्पनी इस तरह का जवाब देती है ट्रान्सपोर्ट डिपार्टमेन्ट को कि आप लोग हमें परेशान करने जा रहे हैं। मैं निवेदन करना चाहता हूं कि यह कम्पनी शिडयूयल्ड रेट से ज्यादा हायर रेट चार्ज करती है। दिल्ली और बम्बई में जो रेट्स हैं उनसे ज्यादा रेट्स यहां चार्ज करती है। जो रेट्स सरकार ने दिये हैं उन पर नहीं चलती है। इस कम्पनी के खिलाफ १३४ चालान पेन्डिंग हैं, ३३ में उसका कन्विक्शन हो चुका है एकसेस चार्ज लेने के कारण और जितने केसेज़ में उसका कन्विक्शन हो चुका है उनमें से एक के भी खिलाफ उसने अपील नहीं की, एक भी अपील उसने की हो और उसके हक में फैसल हुई हो तो बतावें। फिर भी सरकार उसके खिलाफ कोई एक्शन नहीं लेना चाहती। इससे साफ मतलब निकलता है कि सरकार का दामन साफ नहीं है, सरकार उससे मिली हुई है, मिनिस्टर्स उससे मिले हुए है, चीफ मिनिस्टर से उसका रिश्ता बतावे हैं; उनके रिश्तेदार है, मैं जानता नहीं। कोई मन्नालाल है, मुझे सूचना मिली है कि जिस तरह से गुलाबचंदजी भाई हैं कमलचंदजी के, उसी तरह से ये भी इनके रिश्तेदार हैं जो डाइरेक्टली या इन्डाइरेक्टली चीफ मिनिस्टर के रिश्तेदार होते हैं वे भी इसमें पार्टनर हैं।

श्री ज्वालाप्रसाद शर्मा : It is a grave allegation.

आपके पास इसके बारे में क्या सबूत है कि पार्टनरशिप है ? If you have got proper information, then only the leader should be involved. The hon' Member should have something before making such sweeping charges. How does he know that he is a partner ? Has he seen the partnership deed ?

श्री रामानन्द अग्रवाल : सभापति महोदय, मैं समझता हूं, इस बात को सदन के सभी माननीय सदस्य स्वीकार करेंगे कि इस प्रकार के डॉक्युमेन्ट्स न तो कोई किसी को दिखाता है लेकिन जो तमाम सर्कम्स-टेन्शियल बाते हैं उन पर आप गंभीरता से विचार करें कि कम से कम क्या फैक्ट्स हैं? जितनी मुझे इन्फोर्मेशन दी गई है, मैं नहीं कहता कि फर्स्ट हैंड इन्फोर्मेशन पूरा रेकॉर्ड देख कर ला सकते हैं, यह हमारे लिये मुमकिन नहीं है। लेकिन आखिर पब्लिक में जिस तरह की बात है, प्राइमाफेसी जानकारी कर सकते हैं उतने पर हम चाहते हैं कि सदन मजबूर करे सरकार को कि सरकार इस स्थिति को स्वीकर करे, फीएट और स्कूटर्स डिस्ट्रीब्यूशन के मामले में और कमल एन्ड कम्पनी जो सिटी ट्रान्सपोर्ट चलाती है उसमें कानून भंग करती है। इन मामलों में सरकार एक इन्क्वायरी कमेटी बैठावे और

(श्री रामानन्द अग्रवाल)

उसके द्वारा सारी बातों की जांच-पड़ताल हो, क्योंकि हाइएस्ट एडमिनिस्ट्रेटिव ऑथोरिटीज़ पर चार्जेज़ माननीय सदस्यों ने लगाये हैं, दो मिनिस्टरों के नाम बताये हैं जिन्होंने पिछले साल दो कार्स खरीदीं, एक एक कार पर पांच पांच हजार, दस दस हजार का ब्लैक है उनके बारे में इन्क्वायरी होगी और उनका दामन साफ है तो साफ हो जायगा, और नहीं होगा तो सारी चीजें सामने आयेंगी। इसी तरह से आइ० ए० एस० ऑफिसर्स के नाम लिये गये हैं, रेकॉर्ड पर यह चीज आई है कि इन इन लोगों ने कार्स ली हैं, स्कूटर्स लिये हैं; तो ये अपने आप में काफी बड़ा प्रइमाफेसी केस है जिनके आधार पर इन्क्वायरी हो सकती है। निश्चित तौर से आप इन्क्वायरी कमेटी बैठावें और सारी बातों की जांच करके इसे सदन के सामने पेश किया जाय।

श्री सभापति : श्री जयनारायण सालोदिया।

श्री उमरावसिंह ढाबरिया (बनेड़ा) : हमारी पार्टी से कोई बोला नहीं है।

श्री रामकिशन : चेयरमैन महोदय, इनकी पार्टी कौनसी है, यह तो पूछ लिया जाय।

श्री जयनारायण सालोदिया (निवाई): सभापति महोदय, रोडवेज़ के सम्बन्ध में मैं गवर्नमेन्ट का ध्यान आकर्षित करना चाहता हूं क्योंकि मैं इसका भुक्त-भोगी हूं। महीने में चार-पांच दफा या सात-आठ दफा मुझे रोडवेज़ से आना-जाना पड़ता है।

(११.०० म० पू०)

जो रोडवेज़ की व्यवस्था है उसके सम्बन्ध में कई माननीय सदस्यों ने, मेरे पूर्व-वक्ताओं ने बतलाया कि रोडवेज़ का जो आजकल का हाल है वह सोचनीय ही नहीं, दयनीय भी है और हमें उस पर शर्म होनी चाहिए। इस मामले में आपको बतलाऊं कि रोडवेज़ की गाड़ियों का कोई समय निर्धारित नहीं है। मुझे आज ही टेलीफोन मिला है कि मैं जल्दी से जल्दी गांव पहुंचूं, लेकिन मुझे यह भय हो रहा है कि मैं गाड़ी पकड़ सकूंगा या नहीं, कब मुझे गाड़ी मिलेगी और मिलेगी भी कि नहीं। इस तरह की शंकायें मेरे दिल में हैं। और ये शंकायें मुझे यों ही नहीं हो रही हैं, मुझे इसका प्रेक्टीकल अनुभव है। जब भी हम रोडवेज़ स्टेन्ड पर जाते हैं, स्टेन्ड चाहे बड़ा हो या छोटा हो; हम वहां कर्मचारियों से बात करते हैं तो वे लोग कोई डेफीनिट जवाब नहीं देते हैं। अगर उनसे पूछे कि कौनसी गाड़ी कब रवाना हो जायगी; तो जवाब में दो टूक बात कहते हैं - आयेगी! कब रवाना हो जायगी, कौनसी गाड़ी आयेगी, कहां के लिए आयेगी और कब जायेगी, यह बताते नहीं हैं।

दूसरी बात है कि हर स्टेन्ड पर यात्रियों की भीड़ लगी रहती है। कुछ लोग पूछते हैं टिकट कब मिलेंगे? उत्तर में कहते हैं, गाड़ी आने पर मिलेंगे। गाड़ी आने पर कहते हैं टिकट दो, तो उत्तर देते है, टिकट अभी बिक गये। अरे भाई, गाड़ी आने पर मिलेंगे यह अभी कहा था। और जब गाड़ी आने पर कहते हैं तो कहते हैं कि बिक गये। स्टैन्ड पर इस तरह की व्यवस्था है। इसके

(श्री जयनारायण सालोदिया)

साथ ही यात्रियों के ठहरने की व्यवस्था नहीं है। इस तरह पीने के पानी की कोई व्यवस्था नहीं है रोडवेज़ स्टेन्ड पर।

(११.०२ म० पू०)

(विद्युत्-प्रकाश अदृश्य)

तो एक तरफ तो इस तरह की व्यवस्था है और दूसरी तरह की व्यवस्था होते हुए, नाकाबिल व्यवस्था होते हुए भी किराया ज्यादा है। मैं समझता हूं कि आपको इसका कोई मापदण्ड रखना पड़ेगा! गवर्नमेंट ने सदन को कई बार यह बतलाया है कि हम रेल के बराबर किराया लेने की व्यवस्था करने की कोशिश करेंगे। मैं आपको बताऊं कि रेल का जयपुर से निवाई का १) रु० ४५ नया पैसा किराया है, जबकि जयपुर से निवाई का रोडवेज़ का किराया दो रुपया है। और प्राईवेट बसेज के जमाने में १) रु० ६ आने से ज्यादा नहीं था। तो इस तरह नेशनलाइज़ेशन होने के बाद जनता को सहूलियत मिलने के बजाय आपने उनके लिए कठिनाइयां पैदा कर दी हैं।

रोडवेज़ के सम्बन्ध में मैंने कई बार कई प्रश्न रखे हैं और कई बार भाषणों में अ किया है, लेकिन गवर्नमेंट अभी तक इस काम को सुचारु रूप से करने में असमर्थ रही है। यात्रियों की सुविधा के लिए, समय की सूचना देने के लिए मैं एक सुझाव रखना चाहता हूं कि बड़े बड़े स्टेन्ड जहां जहां हैं, वहां इस तरह की व्यवस्था उपलब्ध हो सके, वहां पर सूचना के लिए एक माइक का इन्तजाम होना चाहिए, जैसा रेल्वे स्टेशन्स पर किया है और इसके द्वारा बताया जाय कि कौनसी गाड़ी कहां के लिए कितने बजे जायगी, या कितनी लेट हो रही है, या कितनी फास्ट जा रही है। इस तरह की सूचना समय समय पर माइक द्वारा खास खास स्टेन्ड पर गवर्नमेंट की तरफ से यात्रियों को मिलनी चाहिए, जिससे वे गुमराह न हों; कहीं जाना है उनको और वे किसी गाड़ी में बैठ जाते हैं, एक जगह जाना है उनको और दूसरी गाड़ी में बैठ जाते हैं। इसलिए इस तरह की सूचना देने के लिए कौनसी गाड़ी कहां के लिए कितने बजे डेफीनिट मिल जायगी, लेट हो रही है या फास्ट जा रही है, इस तरह व्यवस्था करना अनिवार्य है।

इसके साथ साथ स्टेन्डों पर यात्रियों के लिए पीने के पानी और बैठने के लिए स्थान का प्रबन्ध होना चाहिए। जयपुर में ज्यादातर यात्री अजमेरी दरवाजे के बाहर से बैठते हैं। वहां आप देखेंगे कि यात्रियों के लिए बैठने की कोई व्यवस्था नहीं है, चाहे वर्षा हो, धूप हो या सर्दी हो और साथ ही पीने के पानी की व्यवस्था नहीं है। इसके अलावा रोडवेज़ का कोई निश्चित ठिकाना नहीं है। मेरे एक अतारांकित प्रश्न के उत्तर में यह बताया गया खास खास जगह वह जल्दी इस तरह की व्यवस्था करने वाले हैं। लेकिन आपके शब्द "जल्दी और खास खास" की क्या परिभाषा है, यह समझ में नहीं आया।

(समय-समाप्ति-सूचक घंटी)

मैं गाड़ियों की कन्डीशन के बारे में एक मिनट में अर्ज करना चाहता हूं। गाड़ियों की कन्डीशन आज बहुत ही खराब है, अधि-

(श्री जयनारायण सालोदिया)

कतर गाड़ियां धक्का देने से चालू होती हैं। इसके अलावा जिस स्टेन्ड पर गाड़ी खड़ी हो जाती है तो उसका कोई समय निर्धारित नहीं होती है कि इतने मिनट फलां गाड़ी रुकेगी और इतने बजे रवाना हो जायगी।

(समय-समाप्ति-सूचक घंटी)

जहां एक मिनट रुकना चाहिए जाती है जहां रुकनी चाहिए वहां नहीं रुकती है। रास्ते में जो सवारियां मिलती हैं उनको बड़ी परेशानी होती है। ड्राइवर और कन्डक्टर की मर्जी की बात है। उनको मर्जी हो तो कितनी ही सवारियों को बैठा ले और मर्जी नहीं हो तो जगह होते हुए भी स्टेन्ड पर खड़ी हुई सवारियों को नहीं बैठाते हैं। यह प्रजातंत्र है!

(समय-समाप्ति-सूचक घंटी)

अब एक मिनट में मैं ड्राइवर और कन्डक्टर्स····

श्री सभापति : एक ही मिनट रखिये।

श्री जयनारायण सालोदिया : एक मिनट में ड्राइवर और कन्डक्टर्स की तनख्वाहों के बारे में अर्ज करना चाहता हूं। आपको मालूम होगा कि रोडवेज़ में इस अल्प समय में इस प्रकार की शिकायतें होने लगी हैं कि इसमें करप्शन है, इसमें रिश्वतखोरी होती है, वहां ऊपर से नीचे तक रिश्वतखोरी है, चाहे आप ड्राइवर को लें, कन्डक्टर को लें या निरीक्षक को लें। इसका कारण यह है कि आप उनको थोड़ी तनख्वाह देते हैं जिसके अन्दर उसकी गुजर नहीं होती है। ऐसी हालत में उनको अपना पेट भरने के लिए और तन ढकने के लिए कुछ न कुछ करना पड़ता है। मैं समझता हूं कि गवर्नमेंट को इस तरफ सोचना चाहिए और मुस्तैदी के साथ सोचना चाहिए। अगर आप रोडवेज़ में से करप्शन को खत्म करना चाहते हैं तो जो कर्मचारी हैं, जो छोटे कर्मचारी हैं, जैसे ड्राइवर, कन्डक्टर और निरीक्षक, इन लोगों का वेतन बढ़ाना चाहिए। तो मैं···········

(समय-समाप्ति-सूचक घंटी)

श्री सभापति : Order please!

श्री गोकुलप्रसाद।

(विराम)

आप दस पन्द्रह मिनट में अपना भाषण समाप्त कर देंगे? कितने मिनट लेंगे आप?

श्री गोकुलप्रसाद शर्मा (मांडल): मुझे जितने मिनट कहने देंगे?

श्री सभापति : आपकी पार्टी की तरफ से १२ मिनट का समय है।

श्री विजयसिंह झाला (नाथद्वारा): शरीर लम्बा चौड़ा है, इसलिए ज्यादा समय दें।

श्री सभापति : बारह मिनट पर मैं पहली घंटी बजा दूंगा।

श्री जयनारायण सालोदिया (निवाई): शरीर ही नहीं, बाल भी लम्बे हैं।

श्री गोकुलप्रसाद शर्मा: सभापति महोदय, जहा तक यातायात विभाग का सम्बन्ध है, हमें एक तालिका दी गई है, जिसमें लिखा है ३८,४१३ गाड़ियां है, टैक्सी मोटर साइकल वगैरह। यदि हम न.मोटर साइकल की बात करते हैं और प्राइवेट कार की सिर्फ पब्लिक केरिअर की बात करें और बसों को जोड़ लें और इनसे, जो टैक्स गवर्नमेन्ट ने लगा रखा है, वह सही तरीके से लेने की व्यवस्था हो तो वह आमद दो करोड़ रु० से ऊपर होनी चाहिये जब कि आपने बताया है कि इस साल १ करोड़ ४५ लाख रु० की आमद होगी। इसके अलावा जैसा मेरे कई साथियों ने कहा, इसमें अनियमितता होती है, लापरवाही होती है, पूरा ध्यान नहीं दिया है। मैं समझता हूं, ये बातें ठीक हैं। अगर थोड़ी सी भी परवाह की जाय और पैसा ठीक तरह से वसूल करने की व्यवस्था की जाय तो इससे ज्यादा आमदनी हो सकती है।

दूसरी आमदनी वहां से हो सकती है, जहां सड़कें नहीं हैं और उन पर गाड़ियाँ चलाने के लिए लोग तैयार हैं, अगर गवर्नमेंट उसको परमिट देने को तैयार हो। मैं उदयपुर की बात बताऊं। वहां पर इस वर्ष चार मीटिंगें की गई। उस समय सैकड़ों और हजारों की तादाद में आदमी आये और वापिस चले गये। चारों दफा मीटिंगें कैंसिल कर दी गई और परमिट इश्यू नहीं की गई। जो कच्चा रास्ता है उसके लिए अगर परमिट इश्यू करते हैं तो, सभापति महोदय, मेरी निश्चित धारणा है कि पचास गाड़ियां एक जगह होती तो सरकार को लाखों रुपये की आमदनी गाड़ियों पर कर इस यात्री-कर और दूसरे कर से होती। लेकिन एक भी आदमी वक्त पर नहीं पहुंचा और चारों दफा मीटिंगें कैंसिल करनी पड़ीं, इससे सरकार की आमदनी गई और दूसरी तरफ लोगों को आने-जाने का खर्च दिया। मैं इसे लापरवाही मानता हूं। मैं समझता हूं कि अगर सरकार के पास अधिकारियों की कमी है तो बढ़ाये जाने चाहिएं। जहां तक इस डिपार्टमेंट के खर्चे का सवाल है, यह ठीक है कि खर्च से आमदनी बढ़ेगी, लेकिन इस साल १ लाख का खर्च बढ़ा दिया गया है। यातायात विभाग में जो इन्सपेक्टर वगैरह हैं, जो जांच करने वाले हैं उनके द्वारा ही रोडवेज़ वगैरह के इन्सपेक्टर से जांच कराई जा सकती है। इसके बजाय खर्च किया है। वैसे इसमें कहा गया है कि पिछले साल आमदनी के ४.६ का खर्च था और इस वर्ष ४.७ का खर्च है। श्रीमान्‌जी, आमदनी राज्य की बढेगी, उसकी और स्टेप बाई स्टेप धीरे धीरे खर्चे बढ़ते नहीं जायेंगे तब तक एक जगह जितनी स्टाफ की व्यवस्था है उतने से ही आपको काम लेना पड़ेगा। खर्चे को अकारण ही बढ़ाया गया है और आय होता है उसको रोका गया है। जहां तक उन रूटों का सवाल है कि जिन पर आय हो सकती है उसे तो दिया नहीं गया है।

इसके बाद में भीलवाड़ा से जहाजपुर वाया माण्डलगढ़ जो बस जाती है वह एक गाड़ी ही जाती है। एक दिन वहां पर पड़ी रहती है और शाम को वहां से रवाना होती है। यानी महीने में १५ दिन वह गाड़ी चलती है। एक पैसेन्जर को एक दिन जाने में लग जावेगा और एक दिन वापिस आने में। इसी प्रकार भीलवाड़ा से देवली जाती है

Page No. 60

(श्री गोकुलप्रसाद शर्मा)

वाया शाहपुरा उसका भी यही हाल है। आपके यहाँ गाडियों की कमी से लोग उन गाड़ियों में ऐसे भरे जाते हैं जिस प्रकार बकरे भरे जाते हैं कसाइयों के; इस प्रकार उन गाड़ियों में लोगों को भरते हैं। जब हम अजमेर से भीलवाड़ा जाते हैं प्राइवेट बस में तो जहां पर उस बस में ५० पेसेन्जरों की जगह होती है वहां पर वे लोग ८० सवारियों को भर लेते हैं और कोई भी आपके विभाग का आदमी उनको चैक नहीं करता और न देखता है। एक हमारे मित्र हैं, मैने उनसे पूछा कि आपको कोई पूछने वाला नहीं है जो आप इस प्रकार अनाप-शनाप सवारियों को भर देते हैं उन्होंने कहा कि पुलिस वाले तो हमें कुछ कहेंगे नहीं, चाहे आप हमारे खिलाफ मुखबरी कर दें। मैने पूछा कि पूछते क्यों नहीं, तो उन्होंने कहा कि हमें कुछ तो खर्च करना ही पड़ता है, हम उनको- देते हैं। वे इसी सदन के माननीय सदस्य हैं। उन्होंने कहा कि १५०) रु० माहवार पुलिस को देते हैं।

श्री विजयसिंह झाला (नाथद्वारा): सभापति महोदय, मैं माननीय सदस्य से निवेदन करूंगा कि जब वे हमारे सदन के सदस्य हैं तो आपको नाम बताना चाहिये।

श्री गोकुलप्रसाद शर्मा: सभापति महोदय, ये जो मुझे डिस्टर्ब करते हैं इसलिये यह टाइम मेरे १२ मिनिट में से नहीं जाना चाहिये। आप मुझे बोलने दें।

श्री विजयसिंह झाला: सभापति महोदय, मैं यह निवेदन करूंगा कि इसके लिये अगर दो मिनट आपको ज्यादा भी दिये जावें तो दिये जाने चाहिये, मगर उनका नाम जरूर बताया जाना चाहिये। आप उनका नाम बताने से डरते क्यों हैं?

श्री ज्वालाप्रसाद शर्मा: आप तो चुप-चाप रहिये, नहीं तो मैं आपका बोलना मुश्किल कर दूंगा। आप बोल नहीं सकेंगे ...

श्री विजयसिंह झाला: आप बोलना बन्द नहीं कर सकते।

श्री गोकुलप्रसाद शर्मा: याद रख-लीजिये, मैं आपका बोलना बन्द कर दूंगा, आप चुप रहिये।

श्री विजयसिंह झाला: मैं आपको चेलेंज देता हूं कि आप मेरा बोलना बन्द नहीं कर सकते।

श्री कृष्णकुमार गोयल (कोटा): सभापति महोदय, मैं निवेदन करना चाहता हूं कि माननीय सदस्य ने जो ऐसे गम्भीर आरोप यहां पर सदन के सदस्य के लिये लगाये हैं, मैं समझता हूं कि यह इतना आसान नहीं जितना कि आप समझते हैं। आपने साधारणरूप से कह दिया कि एक एम. एल. ए. हैं। तो यह आरोप सदन के सभी सदस्यों पर होता है। इसलिये यह तो अनुचित है कि उन माननीय सदस्य का नाम आना चाहिये।

श्री सभापति: आप ठीक कहते हैं, जो इस तरह से स्वीपिंग रिमार्क कर दिया है वह निश्चित ही अनुचित है, उसके लिए माननीय सदस्य को एतराज हो सकता है। होना भी चाहिये, परन्तु यदि नाम ही लेना है, व्यक्तिगत Allegation लगाना हैं तो पहले लिखित में नोटिस दिया जावे जैसा

(श्री सभापति)

कि नियमों में है। यहां पर नियम के मुताबिक बोलने की छूट है, उनका इस्तेमाल हो सकता है। अत: अब सदन का वातावरण और अधिक तनावपूर्ण न बनाते हुए श्री गोकुलप्रसाद अपना भाषण जारी रखें।

श्री गोकुलप्रसाद शर्मा : सभापति महोदय, मैं इसके बाद रोडवेज़ की बात कहना चाहता हूं। मैं यह कहना चाहता हूं कि सन् १९६१ - ६२ में जितना खर्चा हुआ था उसके बाद दिनोदिन खर्चा बढ़ता ही जा रहा है और वह बढ़ता इसलिये जा रहा है कि आय काफी बढ़ गई हैं। इसलिये इसको अगर हम खर्च करें तो कोई बात नहीं, ऐसी धारणा विभाग की बन रही है। मैं यह कहूंगा कि पहले ८८ पैसे पर-माइल खर्च होता था, उसके बाद ९० पैसे हुए और अब एक रुपया से भी ज्यादा और एक रुपया ५ नये पैसे पर-माइल खर्च हो रहा है। इसलिये आय बढ़ती जा रही है कि स्टेट ने करोड़ों रुपया इसमें लगा दिया। सरकार ने २॥ करोड़ रुपये इसमें लगा दिये और आगे १ करोड़ लगाने वाली है; तो इससे हमको जितना लाभ होना चाहिये उतना होने वाला नहीं। मैने देखा है, आपके यहां ३२७ गाड़ियें चलती हैं। इस पर २,२०० के करीब कर्मचारी हैं ड्राइवर व कन्डक्टर्स के अलावा। यदि आप ३२७ का दुगुना करें तो ६५४ होते हैं और फिर भी ड्राइवर कन्डक्टर्स और खलासी आदि के अलावा १३५१ आदमी ऊपर से स्टाफ के रहते हैं। आपके वर्कशोप में १३९ आदमी हैं। फोर्थ क्लास सैंकड़ों की तादाद में चलते हैं। स्टाफ हमेशा बढ़ता जा रहा है क्योंकि आप समझते हैं कि आमदनी बढ़ रही है। आमदनी बढ़ने का मतलब यह नहीं कि आप अनाप शनाप खर्च करते रहें।

आप लोगों ने रोडवेज के खिलाफ शिकायत की, मैं इसके विपरीत हूं। अजमेर से स्टेट रोडवेज़ से यहां पर आते हैं तो आते ही काम पर लग जाते हैं, कोई शिथिलता और थकावट नहीं होती है। मगर अजमेर से भीलवाड़ा जावें तो शिथिलता हो जाती है और इसके अलावा रोडवेज में रश नहीं होता है, जितनी सीटें होती हैं उससे ज्यादा पेसेन्जर नहीं लिये जाते हैं। अच्छे काम हैं, उसकी प्रशन्सा होनी चाहिये। लेकिन जहां तक नेशनलाइज़ेशन का सवाल है, सभापति महोदय, मैं यह कहूंगा कि जो कमेटी इसके लिये नियुक्त हुई थी और उसने जो मार्ग नेशनलाइज़ के लिये बताये थे उसके अलावा और रास्तों को नेशनलाइज़ किया जा रहा है। आप बताइये कि सबसे पहले जिन जिनका नेशनलाइज़ेशन किया जाना चाहिये था और नेशनलाइज़ के लिये कमेटी ने सिफारिश की थी उन जगहों पर आपने नेशनलाइज़ेशन नहीं किया। आपको जिस जगह से स्टार्ट करना चाहिये था वहां से स्टार्ट नहीं किया और नई जगह से नेशनलाइज करते हैं। आप ऐसे रूट्स का नेशनलाइज़ेशन करते हैं; जहां से आमदनी बढ़ेगी नहीं और पैसा लगाना होगा। इसलिये जल्दी से जल्दी नेशनलाइज़ेशन लाना चाहिये इसके लिये बजट में १ करोड़ को राशि रखी है इससे पूरा नहीं होगा। लेकिन उन मार्गों पर ऐसे लोगों की गाड़ियां चलती हैं जिनकी सिफारिशों के कारण उनको हम नेशनलाइज़ नहीं कर सकते। इसलिये हम ऐसे मार्गों

(श्री गोकुलप्रसाद शर्मा)

से नेशनलाइजेशन करना चाहते हैं जहां से आय नहीं होती है और सरकार को नुकसान होता है।

इसके अलावा मैं यह निवेदन करूंगा कि प्राइवेट गाड़ियों में कोई ऐसा ड्राइवर नौकर नहीं होगा जिसको १५०)से कम तनख्वाह मिलती है। अपने यहां पर ड्राइवर को ७५ रुपये और कन्डक्टर को ७५ रुपये देते हैं। यानि ७५ और ६५ से कन्डक्टर को देते हैं और १०० से ऊपर आपके कन्डक्टर सस्पेन्ड आपने कर रखे हैं क्योंकि वे बीच में एक या दो रुपये खा जाते हैं। इसलिये मैं यह कहूंगा कि यह काम चलने वाला नहीं है। आप जानते हैं कि मोटर गेरेज में कार चलाने वालों को भी काफी रुपया वेतन के रूप में मिलता है। सरकार के हर ड्राइवर को रिवाइज पे की ५ ग्रेड से कम नहीं मिलता और बड़ी गाड़ियें आपके ड्राइवर नहीं चलाते हैं। इसलिये बड़ी गाड़ियें चलाने वालों को ज्यादा पे देनी चाहिये। इसलिये उनकी पे बढ़ाई जाने की कोशिश करनी चाहिये और दूसरा रोडवेज में खर्चा हैं उसमें कमी करनी चाहिये। इसके अलावा एक गाड़ी में दो आदमी चाहिये, मगर आपने एक गाड़ी के साथ सात सात आदमी रख रखे हैं। पता नहीं, ५ आदमी जो विशेष हैं आपके उस गाड़ी में क्या काम करते हैं। गाड़ी साफ करते हैं या कोई टिकट देते हैं ? इसमें इसका उल्लेख नहीं है, इसलिये मैं इस बारे में कुछ नहीं कह सकता।

इसी प्रकार ठहरने के लिये मकान बनाने का प्रश्न है। अभी तो इसको दो वर्ष ही हुए हैं सब जगह बंगले खड़े नहीं कर सकते। आप कहते हैं कि लोगों को तकलीफ होती है। मैं कहूंगा कि ५० वर्षों से प्राइवेट गाड़ियें चलती थीं, उन्होंने क्या मुसाफिर खाने बना दिये और इस सरकार ने उनको बन्द कर दिये। सरकार इस संबन्ध में काम कर रही है। जयपुर का ही नमूना आप देखिये। इस साल बजट में साफ लिखा है कि इस साल में १०,१२ लाख का बजट हैं और जगह जगह पांच पांच लाख रुपया खर्च करने के लिये हैं तो आपका यह कहना गलत है। यदि आप यह शिकायत करें कि कुछ नहीं किया तो पहले क्या था, पहले कुछ नहीं था और अब सरकार ने कुछ किया है।

जहां तक सड़कों का सवाल है, मैं यह कहूंगा कि कच्चो रूट पर चलने वाली गाडियों में सफर करने वाले यात्रियों को ज्यादा किराया और ज्यादा पैसेन्जर टैक्स देना पड़ता है। जिस समय राष्ट्रीयकरण हो कच्चे रूट पर किराया कम हो और पक्की सड़कों पर किराया ज्यादा। मगर हम देखते हैं कि कच्चे रास्तों में चलने वाले ग्रामीण लोग हैं इसलिये लोगों को किराया भी ड्योढ़ा देना पड़ता है और यात्री कर भी ड्योढ़ा देना पड़ता है।

(समय–समाप्ति–सूचक घंटी)

श्री सभापति : आपके तीन मिनट रहे हैं।

श्री गोकुलप्रसाद शर्मा : तीन मिनट में मैं अच्छी तरह से सारी बातें बता दूंगा।

१३ हजार से ज्यादा हमारे यहां पर प्राइवेट कारें हैं। पहले इतनी प्राइवेट कारें नहीं थी। जहां तक मैंने देखा है इन ३६

Page No. 63

(श्री गोकुलप्रसाद शर्मा)

हजार में से १/३ प्राइवेट कारें हैं और दो तिहाई में दूसरी गाड़ियां; स्कूटर और ट्रैक्टर आदि सब आ जाते हैं। इन प्राइवेट कारों में टैक्स कम है और इसीलिये लोग इनके लिये अपना नाम पहले दर्ज कराना चाहते हैं। गाड़ियों में ब्लेक चलता है, इन्कम टैक्स भी पहले ही वर्ष ६० प्रतिशत कीमत बाद में दे देते हैं। लोग इसी कारण ज्यादा गाड़ियां हर वर्ष खरीदते हैं, इन्हें रोका जाय। मैं जब यात्रा करता हूं तो मुझे ७०-७५ नये पैसे मान करके ज्यादा देने पड़ते हैं।

अजमेर से यहां तक का मुझे ७५ नये पैसे यात्री टक्स का देना पड़ता है और वह इसलिये देना पड़ता है कि यात्री होकर आता हूं पर प्राइवेट कार से कोई आये तो उसको एक पैसा भी नहीं देना पड़ता। तो मैं कहूंगा कि आपको अगर विदेशी मुद्राओं के खर्च को रोकना है, रात-दिन नई-नई कारें लेने की तमन्नाओं को रोकना है तो इन पर आप १५० रुपया महीना टैक्स यात्री का कर लगा दीजिये, १८००) रु० साल का टैक्स कर दीजिये तो सब भाग खड़े होंगे, कोई नाम लिखाने नहीं जायेगा, इससे आपकी विदेशी मुद्रा भी बच जायेगी। आपको यह तो करना ही पड़ेगा। इन प्राइवेट कारों पर ज्यादा टैक्स नहीं बढ़ायेंगे तो प्राइवेट कारें ज्यादा बढ़ेंगी और इनसे आपको कोई लाभ नहीं होने वाला है। मैंने तो पहले भी कहा था और आज फिर कहता हूं कि यदि आपने इन प्राइवेट कारों पर ज्यादा टैक्स नहीं बढ़ाया तो आपके इस यात्री कर को हम जजिया कर मानेंगे। बड़ी मुश्किल से अर्जित की गई मुद्राएं हैं, उनसे लायेंगे ये कारें, इन पर यात्री कर का हिसाब नहीं जोड़ सकते पर तय कर दीजिये कि एक गैलन तेल जलाते हैं तो यात्री कर इतना होना चाहिये। अभी इनसे आपको २२ लाख रुपया मुश्किल से मिलता होगा पर इस प्रकार की व्यवस्था कर देने पर आपको दो करोड़ रुपया मिलने लग जायगा। मैं यदि गवर्नमेंट होस्टल से यहां बस में बैठकर विधान सभा भवन आता हूं तो मुझे ३ नये पैसे देने पड़ेंगे यात्री कर के और कोई दूसरे महानुभाव कार में बैठकर आते हैं, अपने साथ में ६ और व्यक्तियों को ले आते हैं तो उन्हें एक भी पैसा नहीं देना पड़ता। तो यह प्रजातन्त्र के सिद्धान्तों के भी विपरीत पड़ता है। इसलिये मेरा निवेदन है कि प्राइवेट कारों पर टैक्स बढ़ाइये।

श्री सभापति : श्री उमरावसिंह।

श्री उमरावसिंह ढाबरिया (बनेड़ा): माननीय सभापति महोदय, आज हम एक ऐसी डिमाण्ड पर विचार कर रहे हैं जिससे राजस्थान सरकार को २७ लाख रुपये साल का प्रोफिट होता है।

श्री सभापति : आपको अपना भाषण २०-२५ मिनट में समाप्त करना है।

श्री उमरावसिंह ढाबरिया : बिल्कुल साहब।

जिस चीज के चलाने से सरकार को मुनाफा होता है उसका क्षेत्र हम ज्यादा से ज्यादा विकसित करें, जिससे कि हमारी आमदनी जल्दी जल्दी बढ़ सके। आज राजस्थान को बने हुए काफी अर्सा हो गया, राजस्थान क्षेत्रफल के हिसाब से भी एक

Page No. 64

(श्री उमरावसिंह ढाबरिया)

बहुत लम्बा-चौड़ा राज्य है, जिसकी सड़कें भी काफी लम्बी-चौड़ी और काफी दूर तक फैली हुई हैं। इन सड़कों पर मैं समझता हूं यदि राजस्थान सरकार अपनी नेशनलाइज़ेशन ऑफ रोड्स की स्कीम को योजनाबद्ध तरीकों से कार्यान्वित करे तो सरकार को अत्यधिक लाभ हो सकता है, पर आज राजस्थान सरकार के पास कोई योजना नहीं है, किस रूट को सबसे पहले नेशनलाइज़ करना चाहते है, किन-किन रूट्स को इनके बाद में नम्बर दो पर नेशनलाइज करना चाहते हैं और किन-किन रूट्स को थर्ड प्रोयोरिटी देना चाहते हैं, इस प्रकार की कोई योजना सरकार के पास नहीं है। आप मनमाने ढंग से जब भी जिसको चाहा नेशनलाइज़ करना चाहते हैं। गई साल रिपोर्ट दी गई, इस साल भी रिपोर्ट दी गई और जिन रूट्स को नेशनलाइज़ करने की बात गये साल की रिपोर्ट में की गई थी, उन रूट्स को नेशनलाइज़ करना तो दूर, जो उन पर टेम्परेरी बसेज चलती थीं उन टेम्परेरी बसेज को भी बन्द कर दिया हैं। यह कोई प्लान्ड इकोनोमी नहीं हो सकती, यह तो आप नेशनलाइज़ेशन की पॉलिसी से उल्टा करने की कोशिश कर रहे हैं। पहली रिपोर्ट में बताया गया था कि भीलवाड़ा से अजमेर रोडवेज की बस चलती थी, मैं पूछना चाहता हूं कि उसे बन्द क्यों कर दिया गया। आप कहोगे कि हाई कोर्ट से प्राइवेट ऑनर ने प्रोटेक्शन मांग लिया, रिट ले आये, इसलिये हम नहीं चला सकते। तो मैं अर्ज करना चाहता हूं कि यहां की सरकार आर्डिनेन्सेज़ निकालने में बड़ी माहिर सरकार है। जनता पर अन्याय करने का टैक्स बढ़ाने का सवाल हो तो सरकार गवर्नर साहब से ऑर्डिनेन्स निकलवा कर बिना हाउस की मंजूरी के लाखों रुपया कर का वसूल कर लेती है, पर जहां नेशनलाइज़ेशन का सवाल हो, वहां इस प्रकार के तरीकों को अख्त्यार नहीं कर सकती, क्या नेशनलाइज़ेशन करने के लिये ऑर्डिनेन्स निकाल कर इन बाधाओं को दूर नहीं कर सकती....

श्री रघुनाथ बिश्नोई (सांचोर) : On a point of order, Sir.

कौन से ऑर्डिनेन्स से टैक्स बढ़ाया ?

श्री उमरावसिंह ढाबरिया : आप पूछ रहे हैं कि कौन से ऑर्डिनेन्स से टैक्स बढ़ाया? सेल्स टैक्स कितना बढ़ाया ऑर्डिनेन्स से, आपको मालूम नहीं, आपको हाउस में कहा गया है, आपने ध्यान नहीं रखा।

तो मैं निवेदन करना चाहता हूँ कि जिस काम को करने की आपकी नीयत नहीं उस काम को आप छोड़ना चाहते हैं, यह ठीक नहीं है। मेरा सुझाव है कि नेशनलाइज़ेशन ऑफ रोड्स के लिये आप एक निश्चित नीति बना लीजिये। जो ए क्लास के रूट्स हैं, जिन रूट्स पर पांच या पांच से ज्यादा बसेज़ चलती हैं, ऐसे रूट्स को एक दम नेशनलाइज़ करना चाहिये जिससे कि आपने इससे २७ लाख की आमदनी बताई है वह बढ़कर करोड़ों में हो जाय। हमारी पड़ौसी स्टेट्स को ले लीजिये, यू. पी. को ले लीजिये, मध्यभारत को ले लीजिये, आन्ध्र को ले लीजिये, वहां उनको रोडवेज़ से कितनी आमदनी होती है। रोडवेज़ हम चला रहे हैं पर हमें इससे उस तरह फायदा नहीं हो

(श्री उमरावसिंह ढाबरिया)

रहा है, इसमें जो खराबियां हैं उनको दूर करना होगा। आपने कितने नौकर रख रखे हैं, उनमें दो आदमियों को रखा है एअर कन्डिशन्ड मेकेनिक, मैं कहना चाहता हूं कि आपकी सारे राजस्थान में जहां तक मुझे जानकारी है, दो या तीन एअर कन्डिशन्ड विहिकल्स हैं जयपुर से दिल्ली, दिल्ली से आगरा, आगरा से जयपुर चलती हैं। इन बसेज को मैंने देखा है। एक लाख से ज्यादा रुपया एक बस पर खर्च किया है। आपने इस किताब में कहीं नहीं बताया कि इन तीन एअरकन्डिशन्ड रूट्स से आपको सालाना मुनाफा होता है या नुकसान होता है। मैं मानता हूं आपको इन गाड़ियों से नुकसान होता है. फायदा नहीं होता। कितने आदमी हैं जो एअर कन्डिशन्ड गाड़ी में बैठकर जयपुर से दिल्ली, दिल्ली से आगरा, और आगरा से जयपुर जाते आते हैं। जब आपकी ऑर्डिनरी गाड़ियां चलती हैं, जयपुर से अजमेर डाइरेक्ट बसेज़ चलती है तो क्या जरूरत है कि एअर कन्डिशन्ड गाड़ियां चलायें। किराया भी बहुत ज्यादा लेते हैं, रेल्वे के एअर कन्डिशन्ड के बराबर आप इनका किराया लेते हैं। १ करोड़ ८० लाख आदमी छोटे गांवों में रहते हैं जो ऑर्डिनरी बसेज़ का भी किराया नहीं दे सकते वे ऐसी भारी गाड़ियों में भारी किराया देकर कैसे सफर कर सकते हैं? तो माननीय सभापति महोदय, मैं आपके द्वारा राजस्थान सरकार से खास तौर से फाइनेन्स मिनिस्टर साहब से निवेदन करना चाहता हूं कि ऐसे चन्द लोगों के लिये इतने बड़े खर्च करते हैं, जैसे एअर लाइन्स के लिये खर्च करते थे, यह कतई उचित नहीं है, इस खर्चे को बन्द करना चाहिये। ऐसी तीन गाड़ियां चलायें इनकी बजाय दूसरी १० गाड़ियां चला सकते हैं और उनसे आपको लाखों का फायदा हो सकता है।

श्री बालकृष्ण कौल (वित्तमंत्री): फाइनेन्स मिनिस्टर बस ऑपरेटर नहीं हैं, वह बस चलाता नहीं है।

श्री उमरावसिंह ढाबरिया: आप फाइनेन्स मिनिस्टर हैं; इनके खरीदने में आप सेक्शन देते हैं, बजट में इनके लिये आप से स्वीकृति ली जाती है। इसलिये मैं कहना चाहता हूं कि ऐसी चीजों से जिनके चलाने से सरकार को नुकसान होता है, ऐसी चीजों को खरीदने की परमिशन मत दीजिये। दूसरी गाड़ियां खरीदिये, ज्यादा से ज्यादा चलाइये, इसमें मुझे ऐतराज नहीं।

मैं जिक्र कर रहा था कि इस भीलवाड़ा और अजमेर रूट पर आपने इसके अन्दर भी बताया और कुछ समय पहले आपने एक सवाल का जवाब देते हुए हमारे राजा साहब जो झालावाड़ से आते हैं उन्होंने कहा था कि हम इन इन रूट्स को नेशनलाइज करने जा रहे हैं। उसके अन्दर भीलवाड़ा, चित्तौड़गढ़ और उदयपुर नेशनलाइज करने का भी सवाल था और दुर्भाग्य की बात है कि इस सेशन में हमको सुनने को मिला कि जिस रूट को नेशनलाइज करने की बात उन्होंने सवाल के जवाब में कही थी, उस रूट को हमारे ला डिपार्टमेंट ने खारिज कर दिया है और अभी तक यह सोचना पड़ रहा है कि कौन सा रूट नेशनलाइज करें।

(श्री उमरावसिंह ढाबरिया)

तो सभापति महोदय, मैं अपनी बात पर आता हूं। आपको एक प्लान बनाना चाहिए इस बात का। कौन कौन से रूट्स हैं राजस्थान में जिनको आप नेशनेलाइज करें, सेकंड प्रायोरिटी किसको दें, थर्ड किसको दें। इसके लिये तुमको क्राइटेरिया फिक्स करनी हो तो वह यह है कि जिस रूट पर पांच से ज्यादा या पांच तक प्राइवेट बसेज़ चलती हैं सक्सेसफुली और आमदनी होती है ऐसे रूट्स जो भी राजस्थान में हैं उनको नेशनलाइज़ कर दिया जाय, उन पर प्राइवेट बसेज़ चलाने की इजाजत न दी जाय। भीलवाड़ा से अजमेर आपने नेशनलाइज़ किया। मुझे मालूम है कि दो बसें आपने दो साल तक चलाई और आपने हजारों रुपयों का नुकसान उठाया। क्या कारण था? क्योंकि आपने अपनी रोडवेज़ की गाड़ियां चलाने के साथ साथ ७ प्राइवेट ओनर्स की गाड़ियों की भी इजाजत दी। वे प्राइवेट ओनर्स भीलवाड़ा से लेकर अजमेर तक २.७७ लेते थे, उसके बजाय आपकी गाड़ी तीन रुपये और ७० या ७५ नए पैसे लेती थी। जहां एक रुपये से भी ज्यादा फर्क हो वहां आपकी गाड़ी नहीं चल सकती, यह देखने की बात है। जैसे आपने पहले भी कहा था कि जहां ट्रेन्स भी चलती है और रोड़वेज़ की बसें भी चलती हैं वहां का किराया हमको ट्रेन्स के बराबर या कम रखना पड़ेगा, ज्यादा नहीं रखेंगे। तो भीलवाड़ा से जो ट्रेन का किराया अजमेर तक आज भी है वह २.७७ है। उसमें आपने एक रुपया ज्यादा रखा बताया कि हमको इन रोडवेज़ को चलाने से नुकसान हो रहा है। आपने दो के बजाय एक की ओर एक गाड़ी भी बन्द कर दी। इससे स्पष्ट है कि आपकी नीयत उस रोड को नेशनेलाइज़ करने की नहीं है और अबके सेशन में आपने बताया कि हमने उस रूट का नेशनलाइज़ेशन करने के लिये लिख दिया है, लेकिन हाई कोर्ट ने इन्कार कर दिया। तो फिर आप योजनाएं किस काम के लिये बनाते हैं, आप परमिट या लाइसेन्स देते हैं वह किस तरह से देते हैं जो आपके हाईकोर्ट में जाकर खारिज हो जाते हैं और हाईकोर्ट को इसके खिलाफ कहना पड़ता है।

हमारे यहां पर मुख्य मंत्री महोदय ने एक बात बड़े शान के साथ फरमाई कि आप कहते हो कि उदयपुर जिले में नेशनलाइज़ेशन नहीं हो रहा है। उन्होंने कहा कि यह तो छोटे-मोटे रूट का नेशनलाइज़ेशन है, पर उदयपुर के अन्दर हमने उदयपुर से लेकर अहमदाबाद का रूट नेशनलाइज़ कर दिया। मैं कहता हूं कि इस तरह की धोखे की बात सदन के सामने नहीं होनी चाहिए। उदयपुर से अहमदाबाद तक जो सड़क है उसमें कितने मील आपका राजस्थान का एरिया आता है और कितने मील गुजरात का एरिया आता है। अगर नेशनलाइज्ड रूट पर राजस्थान रोडवेज़ की गाड़ियां चलेंगी तो गुजरात रोडवेज की भी चलेंगी; जैसे यू०पी० की चलती हैं, मध्यभारत की चलती हैं जो आपकी बोर्डर स्टेट्स हैं। उसी तरह का समझौता आपने गुजरात के साथ किया है। अपनी गाड़ियां भी जायंगी तो उनकी भी गाड़ियां आएंगी।

अहमदाबाद से उदयपुर सड़क पर राजस्थान की सीमा कम है और गुजरात की सीमा ज्यादा है। इससे आपको नुकसान

(श्री उमरावसिंह ढाबरिया)

होने वाला है, फायदा आपको नहीं होगा और वहां पर प्राइवेट ऑपरेटर्स की गाड़ियां नहीं हैं। इसलिए आप कहते हैं कि उदयपुर से अहमदाबाद तक नेशनलाइज़ कर दिया, पर आपकी हिम्मत नहीं। एक साल के अन्दर लाखों रुपये प्राइवेट ऑपरेटर्स जो कमाते हैं। उदयपुर, नाथद्वारा, कांकोली, गंगापुर होकर जो भीलवाड़ा गाड़ी आती है, चित्तौड़, भीलवाड़ा होकर उदयपुर गाड़ी जाती है, पर आप इन दोनों रूट्स को नेशनलाइज़ नहीं करना चाहते हैं।

मैं आपके द्वारा पूछ सकता हूं कि जब चित्तौड़गढ़ से उदयपुर वाया कपासन नेशनलाइज़ करना चाहते हैं जिसको लॉ डिपार्टमेंट ने इन्कार कर दिया तो आप जवाब देने के लिए तैयार हैं कि अप्रेल के बाद आप चित्तौड़गढ़ से होकर उदयपुर जाने वाली भीलवाड़ा की गाड़ी नेशनलाइज़ करेंगे और गंगापुर, नाथद्वारा होकर उदयपुर जाने वाली गाड़ी को इस एक अप्रेल से नेशनलाइज़ करने का आप जवाब देंगे। क्योंकि तीन रूट्स में से जब एक की लॉ डिपार्टमेंट ने मंजूरी नहीं दी तो लाजमी तौर से आपको ये दोनों रूट्स नेशनलाइज़ करने चाहिए।

यहां यही कहा जाता है कि हम इस राजधानी को जिलों से जोड़ना चाहते हैं और जिलों को तहसीलों से जोड़ना चाहते हैं। पर अजमेर, ब्यावर और उदयपुर जाने वाली आपकी जो रूट है वह नेशनल हाइवे रोड है और उसके बाद अजमेर से ब्यावर होकर उदयपुर तक उसको नेशनलाइज करें, इसमें कौनसी तकलीफ हो रही है? क्यों नहीं नेशनलाइज करना चाहते हैं? नहीं करेंगे। हिम्मत नहीं हो सकती। और जब कभी सरकार की तरफ से खड़े होकर जवाब दिया जाता है तो हमेशा यही कहेंगे कि क्या जनता की भलाई का दर्द सिर्फ ऑपोजिशन में बैठने वालों को ही है, हमको नहीं है? लेकिन इन सारी बातों से आपको दर्द नहीं है इस बात की हमारी जो नॉन टैक्स रेवेन्यू है वह बढ़े और इससे साबित होता है कि नॉन टैक्स रेवेन्यू न इंडस्ट्रीज़ के द्वारा आपने बढ़ाने की कोशिश की, न माइन्स के द्वारा कोशिश की और न रोडवेज़ के द्वारा दो साल के अन्दर बढ़ाने की कोशिश की। इसलिए हमको शक है कि टैक्स के अलावा जो आमदनी हो सकती है उसको बढ़ाने में इन्टरेस्ट आपको इसलिए नहीं है कि जैसे इस हाउस में बार बार कहा जाता है। मैं तो साबित करने को तैयार हूं कि उन सब रूट परमिट्स के नाम बताए जायं जिनको आपने दे रखे हैं, उदयपुर, गंगापुर और भीलवाड़ा में तो मैं कह सकता हूं कि ८० परसेंट आदमी इन रूट्स पर जो गाड़ी चलाते हैं वे कांग्रेस के लोग हैं।

श्री गोकुलप्रसाद शर्मा (मांडल) : वे आपके भी साथी हैं।

श्री उमरावसिंह ढाबरिया : मेरे तो सारे हिन्दुस्तान में रहने वाले ४६ करोड़ साथी हैं। सवाल यह नहीं है। सवाल पक्षपात का है। चित्तौड़गढ़ से होकर जो उदयपुर गाड़ी जाती हैं उसमें जितने परमिट होल्डर्स हैं वे आप ही के लोग हैं। भीलवाड़ा से अजमेर जो प्राइवेट बसेज़ चलती हैं उसके अंदर आपके लोग हैं।

(समय-समाप्ति सूचक घंटी)

Page No. 68

श्री सभापति : Five minutes more.

श्री उमरावसिंह ढाबरिया : इसलिए मैं आपसे अर्ज करना चाहता हूं कि आप इन सारी चीजों को इस तरह से मत देखिए कि हमारे इन्टरेस्ट्स कहां हैं और कहां नहीं हैं। आप इस तरह से इस चीज को देखिए कि इस राज्य के इन्टरेस्ट्स किस जगह हैं। यही बात मैंने रोडवेज़ की नीति के बारे में कही।

एक अर्ज और करना चाहता हूं कि इस किताब में आपने ड्राइवर्स की तनख्वाह की बात कही है। प्राइवेट बस चलाने वाले जो ड्राइवर हैं उनको १२५) से कम तनख्वाह नहीं मिलती और बाहर जाने का भी अलॉउंस मिलता है, स्टोपेज का भी पैसा मिलता है और राज्य सरकार देती है एक ड्राइवर को ७५) रुपए तनख्वाह; तो इसी तरह के ड्राइवर्स आएंगे जैसे मैं एक बात बताता हूं। जब राजा हरिश्चन्द्र रोडवेज़ के मंत्री महोदय थे, यहां से अजमेर जाने वाली गाड़ी जिसमें मैं भी मौजूद था, हम यहां से रवाना हुए, यहां से सिर्फ ८ मील की दूरी पर बस जाकर खड़ी हो गई और एक बहुत बढ़िया कार में हमारे मिनिस्टर महोदय अजमेर से इधर आ रहे थे। हम सबने मिलकर आपसे कहा कि यह आपकी रोडवेज़ की गाड़ी है। सब परेशान हो रहे थे, पानी नहीं था, मकान नहीं ठहरने को, जंगल में खड़े थे। आपने फरमाया कि जयपुर जाते ही गाड़ी भेजता हूं। यह नतीजा हुआ कि अजमेर से जो आखरी बस जयपुर आती है उसमें बैठकर जयपुर आना पड़ा और रात को फिर टिकट लेकर अजमेर पहुंचना पड़ा। यह है आपकी व्यवस्था! मिनिस्टर जैसे जिम्मेदार आदमी कह दें और उसकी कोई तीन-चार घंटे व्यवस्था न हो और इस प्रकार यात्रियों को पड़ा रहना पड़े, यह बड़े शर्म की बात है। इसको सुधारना चाहिये।

चेयरमैन महोदय, गाड़ियों पर यह लिखा हुआ है कि सामान उतारने में और चढ़ाने में कन्डक्टर आपकी मदद करेगा। एक महीने में कम से कम दस दिन आपकी इन रोडवेज़ की बसेज़ में सफर करता हूं। कभी उन्होंने हमारे समान को उतारने में और चढाने में मदद दी? बल्कि यह होता है कि जहां स्टोपेज बना रखे हैं, राजकीय प्रवास भवन के सामने वहां भी स्टोपेज हैं, समान लेकर उसको ऊपर चढ़ाने की बात कहें तो कहते हैं कि पीछे गाड़ी आ रही है उसमें बैठो। उतारने की बात होती है तो सिन्धी कैंप चलेंगे। यहां उतारने की व्यवस्था नहीं है क्योंकि कन्डक्टर साहब को तकलीफ होती है। इसलिए आप उन पर क्लीनर रखिये, एक आदमी रखिये जो समान उतारने में चढ़ाने में काम आवे। सामान का ख्याल रखे। इसमें पेसेन्जरों को फायदा होता है, सुविधा मिलती है। आपको इसमें फायदा होगा। जिस प्रकार प्राइवेट बसेज़ वालों को होता था। आप ठेका देते हैं, जितने बस स्टेन्ड होते हैं वहां पर। उसका नतीजा यह होता है कि यदि दो सेर का भी एक बिस्तर होगा तो दस पैसे उतारने के और दस पैसे चढ़ाने के लेते हैं। यदि उसको तांगे में रखना होता है तो दो आने और लेते हैं। मैं कहता हूं कि जहां आपका किराया रेल्वे से ज्यादा हो, दूसरी स्टेट में रोडवेज़ चलती हों उनसे भी आपका किराया अधिक हो, प्राइवेट बसेज़ चलती हों उनसे भी आपका किराया अधिक हो, और

(श्री उमरावसिंह ढाबरिया)

सुविधा बहुत कम हो तो कौन नेशनलाइजेशन में विश्वास करेगा, उनको किस प्रकार इस पर विश्वास होगा, क्या आप स्वतन्त्र पार्टी से मिले हुए हो ? जिनका नेशनलाइजेशन का में विश्वास नहीं उसके साथ आप मिलकर इस प्रकार नेशनलाइजेशन ऊपर से नारा तो देते हो और अन्दर से मिले हुए हो तो यह तो देश को बरबाद करना है। आपकी मिली-भगत है और आप इस व्यवस्था को पनपने नहीं देना चाहते।

सभापति महोदय, मैं इस सम्बन्ध में मुझे जो अलॉट किया गया है समय उससे अधिक नहीं लेना चाहता। इतना ही कह देना चाहता हूं कि आप इसका व्यवस्था ठीक कीजिये। आप नेशनलाइजेशन में लोगों का विश्वास पैदा कीजिये, अच्छे प्रकार से रोडवेज को चलाइये और पक्षपात, भाई-भतीजावाद और पार्टीवाद जो चला रखा है उसको एक दम बन्द कर दीजिये।

श्री नाथूलाल कोल (चाकसू) : माननीय सभापति महोदय, सदन के अन्दर रोडवेज की डिमान्ड पर बहस हो रही है। मेरे भी इस पर कटौती प्रस्ताव हैं। मैं उनके द्वारा माननीय सदस्यों का व माननीय उप-मन्त्राणी जी का ध्यान आकर्षित करूंगा।

माननीय सभापति महोदय, जब रोडवेज नहीं थी और रूट्स का राष्ट्रीयकरण नहीं हुआ था तो पब्लिक यह कहा करती थी कि मार्गों का राष्ट्रीयकरण होगा और रोडवेज की गाड़ियों में आने-जाने में सुविधा होगी। यों मुझे एक कहावत याद आगई। एक औरत अपने पति को तलाक दे देती हैं और वह दूसरा पति बना लेती है। जब उसको दूसरे पति से आराम नहीं मिलता है तो वह सोचती है और कहती है कि पहला वाला पति ही अच्छा था। सभापति महोदय, यही हालत रोडवेज वालों की है। सभापति महोदय, जब प्राइवेट बसेज चल रही थीं और प्राइवेट बसेज में लोग भर जाते थे और लोगों को ज्यादा तकलीफ होती थी तो लोग उस समय राष्ट्रीयकरण का स्वप्न देखा करते थे। माननीय उप-मंत्राणी से निवेदन करता हूं कि राष्ट्रीयकरण हुआ तब पब्लिक में यह भावना पैदा हुई है कि सहूलियत मिलने के बजाय लोगों के साथ अन्याय हुआ है। एक नहीं, बीसों मिसालें मैं आपके सामने पेश कर सकता हूं। लेकिन समय का अभाव है इस-लिए मैं एक दो मिसाले आपके सामने रखना चाहूंगा और वह भी मेरे क्षेत्र की।

सभापति महोदय, मैं पहले बजट की बहस के दौरान में कह चुका हूं कि शीतला अष्टमी का मेला चाकसू के अन्दर भरता है ६ मार्च को यानी प्रथम चैत्र शुक्ला ८ को। इस साल भरा। कुछ समय पहले रोडवेज के अधिकारियों से कहा गया कि गाड़ियां मेले में पर्याप्त मात्रा में लगाना। तो उन्होंने कहा कि उस रोज इतनी गाड़ियां लगा देंगे कि पैसेन्जर्स को तकलीफ नहीं होगी। लेकिन माननीय सभापति महोदय, मैं आपसे निवेदन करूं कि मेले में गाड़ियों कि कमी थी। रोडवेज के अधिकारियों से निवेदन किया गया, वहां मेले में कर्मचारी मौजूद थे उनसे कहा गया कि आप गाड़ियां मंगवा लीजिये और नहीं तो फिर प्राइवेट बसेज वालों को अलाऊ कीजिये, लेकिन बड़े

(श्री नाथूलाल करील)

दुःख और अफसोस के साथ कहना पड़ता है कि शाम को ६ बजे जब कि मेला खत्म हो जाता है, हजारों आदमी वहां पडे रहे, उनको गाड़ियां नहीं मिलीं। रात भर वहां पड़े रहे, सबेरे चार बजे तक तकलीफ पाते रहे और उनको इतनी तकलीफ हुई कि जिसकी कोई हद नहीं। पब्लिक आखिर यह कहने लग गयी कि भगवान् इतना प्रकोप कैसे हुआ। गांव के लोग गांवों में चले गये और जयपुर शहर के लोग कहां जायं? वे वहीं पड़े रहे, रात भर तकलीफ पाते रहे। उनकी कोई सुनने वाला नहीं था। Dopot-Manager वहां से ७ बजे चले गये। नीचे के कर्मचारी रह गये, वहां कोई सुनने वाला नहीं।

समय के अभाव में दूसरा कटौती का प्रस्ताव मेरा रहता है, इसलिए मैं थोड़ा निवेदन कर देना चाहता हूं कि रोडवेज के कर्मचारी मेलों के वक्त में भी बसेज़ का इन्तजाम नहीं कर सकते हैं तो फिर इनको चाहिये कि प्राइवेट बसेज़ को अलाऊ कर दें जिससे कि पब्लिक तकलीफ नहीं पावे। जयपुर, अलवर, टोंक, और सवाई-माधोपुर चार जिलों के निवासी इस जगह शीतला अष्टमी के मेले में आते हैं। काफी लोग इकट्ठे हो जाते हैं। जयपुर के लोग काफी जाने को उत्सुक रहते हैं। इसलिए सभापति महोदय, मैं आपके द्वारा उप मंत्राणीजी का ध्यान आकर्षित करना चाहता हूं और निवेदन करना चाहता हूं कि यदि आपके पास गाड़ियां न हों तो आप ऐसे अवसर पर प्राइवेट बसेज़ को अलाउ कर दिया करें जिससे पैसेन्जर्स को तकलीफ न हो।

दूसरी अर्ज यह है कि रोडवेज के ड्राइवर और कन्डक्टर्स, को जैसा कि माननीय सदस्य ने भी कहा, तनख्वाह कम है जिससे करप्शन उनमें पैदा हो गया है। इसका कारण यह है कि जब उनकी तनख्वाह कम हो तो आप सोच सकते हैं कि टूर में चाय और खाने के लिए कहां से लायेंगे। उनको पीने के लिए चाय भी चाहिये और खाने के लिए खाना भी। तनख्वाह में बढ़ोतरी हो तो ठीक है। करप्शन इस तरह होता है कि पैसेन्जर को रास्ते से बिठा लेते हैं और टिकिट नहीं देते हैं और पैसा ले लेते हैं। चाकसू के बुकिंग क्लर्क क्या किया करता है कि लाइन में खड़े होते हैं उनको तो वह टिकिट नहीं देता है और उसने एक दलाल बना रखा है जो पास की चाय की दुकान पर बैठा रहता है जो पैसेन्जर अधिक पैसा लेकर उसको दे देता है उसीको टिकिट दिला देता है। इस तरह से करप्शन करता है। आज भी इसी तरह से देता है। इसलिए उप मंत्राणीजी से निवेदन करता हूं कि उस क्लर्क की जांच होनी चाहिये और उसको फौरन सस्पेन्ड किया जाना चाहिये। चाकसू के नागरिकों की दरख्वास्तें आयी हैं उसके खिलाफ। आज या कल में रोडवेज विभाग को प्रार्थना-पत्र भी भेजूंगा। इसलिए उस बुकिंग क्लर्क को फौरन मोअत्तिल करना चाहिये और उसके खिलाफ कार्यवाही होनी चाहिये।

तीसरी मेरी अर्ज और है इस रोडवेज के मुतल्लिक। सभापति महोदय, गाड़ियों में जगह होते हुए भी रास्ते में से सवारियों को नहीं उठाते हैं। इससे पब्लिक में बड़ा असंतोष होता है। इसलिए बस के ड्राइवर व कन्डक्टर पर इसके लिए कुछ न

(श्री नाथूलाल करौल)

कुछ अंकुश जरूर लगाना चाहिये। रोडवेज का काम बिजनेस का काम है। जब बिजनेस करने पर उतारू हो गये हैं तो नरमी भी जरूर बरतनी पड़ेगी। व्यापार का धन्धा नरमी का धन्धा है। यह काम व्यापारी टाइप का है। यह विभाग खोल तो दिया, इसको सम्हालने वाला ऐसा कोई नहीं है। खेती करते हैं तो तब ही होती है जब धणी मौजूद होता है। नौकरों के बूते पर खेती नहीं हो सकती।

जो रोडवेज के कर्मचारी हैं उनको यह ध्यान नहीं रहता कि ये रोडवेज हमारी है इसकी हिफाजत हमें करनी है, उनको इस बात की परवाह नहीं होती इसलिये इससे इन्कम भी इतनी नहीं हो पाती जितनी होनी चाहिये। अन्त में मेरा सुझाव यह है कि रोडवेज के कर्मचारियों द्वारा इस धन्धे को चलाना है तो इसको अपना बिजनेस समझ कर चलाना चाहिये और राज्य सरकार को यह समझना चाहिये कि इसमें जनता का पैसा लगा है हम इसके जिम्मेदार हैं। इसके अन्दर जो अव्यवस्था है उसको तुरन्त दूर करना चाहिये, तभी हमारे इस बस राष्ट्रीयकरण से फायदा हो सकता है और जनता को भी सुविधा मिल सकती है।

श्री सभापति : Shri Bhagraj. Ten minutes only.

श्री भगराज चौधरी (रानीवाड़ा) : सभापति महोदय, राजस्थान में सड़कों के यातायात के साधनों को राष्ट्रीयकरण के नीचे लेकर सरकार ने जो समाजवाद की ओर कदम उठाया है निःसन्देह वह कदम स्वागत योग्य है, उसके लिये मैं सरकार को बधाई देता हूं।

हमारी सरकार ने आज से चार साल पहले यातायात के राष्ट्रीयकरण की घोषणा की थी, उसके तुरन्त बाद में सरकार द्वारा समय समय पर कदम उठाये गये हैं, और भी इस बारे में कोशिश की जाती रही है। थोड़े अर्से पहले आप सब माननीय सदस्यों को मालूम होगा, हमारी सरकार द्वारा विशेष कर सत्तारूढ़ कांग्रेस पार्टी द्वारा भुवनेश्वर में जो समाजवाद का प्रस्ताव पास किया था उसमें उन तमाम योजनाओं का राष्ट्रीयकरण करके प्रजातान्त्रिक समाजवाद की ओर ले जाने का प्रयास किया है, उसी का एक अंग सड़कों के यातायात का भी है। प्रजातान्त्रिक समाजवाद के अन्दर इस प्रकार की संस्था हो जिसमें शान्तिपूर्वक और वैधानिक तरीके से देश के सर्वांगीण विकास को ध्यान में रख कर कार्य किया जाय। हमारे उत्पादन के साधन, बसेज का राष्ट्रीयकरण आदि में सरकार का स्वामित्व हो। भूमि और पूंजी में सरकार का स्वामित्व निहित हो, अधिकतम और न्यूनतम आय का अन्तर कम से कम हो। विशेष और व्यक्तिगत पूंजी द्वारा समाज का शोषण बन्द हो। गरीब-अमीर और ऊंच-नीच के भेद-भाव समाप्त हों, यही समाजवाद का पहेलू है। इन्हीं सब पहलुओं को ध्यान में रख कर इस प्रकार से बसेज का राष्ट्रीयकरण करने का हमारी सरकार ने प्रयास किया है।

राजस्थान रोडवेज के बारे में सरकार ने यह निश्चय दो साल पहले लिया था। उससे हमारी सरकार के खजाने में प्रथम वर्ष में,

(श्री भगराज चौधरी)

६१-६२ में, २१ लाख का फायदा हुआ; दूसरे ६३-६४ के साल में २७ लाख का फायदा हुआ। इससे हमारी सरकार के खजाने में फायदा ही नहीं हुआ बल्कि इससे गरीबों को भी फायदा मिला है। इससे पूंजीपतियों के हाथ में जो यातायात के साधन थे उनको उनसे छीनकर हमारी सरकार ने, जनता की भलाई के लिये, अपने हाथ में लिया, जिससे व्यक्तिगत पूंजी का शोषण समाज के लिये न हो इसका शुभारम्भ सरकार ने इस राष्ट्रीयकरण की योजना से शुरू किया।

दूसरा मैं निवेदन करना चाहता हूं रोडवेज की नीति के बारे में। हमारे यातायात विभाग की यह नीति रही है कि यातायात के साधनों का विस्तार किया जाय और इस नीति में वह सफल भी हुई है। राजस्थान का इलाका काफी पिछड़ा हुआ इलाका है, यहां की भौगोलिक स्थिति ऐसी है कि कहीं पर पहाड़ हैं तो कहीं पर रेतीले धोरे हैं। हमारी सरकार के प्रयत्न के बावजूद भी सरकार सब क्षेत्रों में यातायात का राष्ट्रीयकरण नहीं कर सकी है। बाड़मेर, जैसलमेर, जालौर का इलाका इस प्रकार का इलाका है जहां पर यातायात के साधनों की पूर्णतया कमी है। सरकार का ध्यान इस ओर दिलाना चाहता हूं कि सरकार इन जिलों में जहां पर यातायात के साधन नहीं हैं जिससे काश्तकारों को अपनी उपज का माल मंडियों तक पहुंचाने की बड़ी तकलीफ होती है इन क्षेत्रों में सरकार को अपने यातायात के साधनों को बढ़ाना चाहिये।

दूसरा मैं निवेदन करना चाहूंगा सरकार ने जो रोडवेज़ की योजना लागू की है वह सन्तोषपूर्ण तो है, लेकिन इसमें और सुधार की आवश्यकता है। हमारी रोडवेज़ की जो बसेज़ चलती हैं उनमें समय अधिक लिया जाता है और किराया भी अधिक लिया जाता है। यात्री लोग यह चाहते हैं कि कम से कम समय में और कम से कम किराये में इच्छित स्थान पर पहुंचाने की व्यवस्था सरकारी रोडवेज़ द्वारा होनी चाहिये, ऐसी व्यवस्था हो तो यात्री लोगों को काफी सुविधा हो सकती है। इस लिये मैं निवेदन करना चाहता हूं कि सरकार जो बसें चलाती है उनमें और सुधार किया जाना जरूरी है ताकि कम से कम समय लगे निर्धारित स्थान पर पहुंचने में।

इसी के साथ साथ उपाध्यक्ष महोदय, जो महत्वपूर्ण रूट्स हैं, कारण उनके राष्ट्रीयकरण न करने के कुछ भी रहे हों, लेकिन जब सरकार की यह नीति है तो उनका राष्ट्रीयकरण अवश्य किया जाना चाहिये। जैसे जोधपुर से बीकानेर का रूट है, १५० मील का रूट है, उस रूट पर मुझको खुद को सफर करने का मौका मिला है, उस एक बस की इन्कम ५००) रुपया रोज से ज्यादा होगी। सरकार ने इतने बड़े रूट को अपने रोडवेज़ के अन्तर्गत नहीं लिया है, यह बड़े खेद की बात है। इसी प्रकार उदयपुर डिवीजन के भी आठ-दस रूट्स बाकी पड़े हैं जिनका राष्ट्रीयकरण नहीं किया गया है, वह भी जल्दी होना चाहिये। जो भी रूट्स आपकी रोडवेज की नीति के अन्तर्गत आते हैं उनको आप नेशनेलाइज़ नहीं करते हैं तो यह सरकारी खजाने को नुकसान है, सरकार की जो समाजवादी नीति है उसमें यह रुकावट पैदा करती है। जो भी रूट्स सरकार ने छोड़ दिये हैं, चाहे हाई कोर्ट में रिट्स हो जाने के कारण स्टे मिल गया हो और चाहे

(श्री भमराज चौधरी) (१२ मध्याह्न)

किसी कारणवश हो सारी बातों को ध्यान में रखकर किस प्रकार रूल्स में या सरकुलर द्वारा रुकावटें पैदा होती हैं तो उनमें आवश्यक सुधार करके रोडवेज़ की नीति के अन्तर्गत उनको लिया जाना चाहिये। पिछले वर्षों में जो हमारे यातायात के राष्ट्रीयकरण के बाद अर्थ व्यवस्था में प्रगति हुई है उसमें सामन्जस्य बिठाने के लिये वह भी आवश्यक है।

हमारे यहां जो रेल्वे का साधन है आवागमन का वह महंगा पड़ता है और इसके साथ साथ रेल्वे हर जगह पर उपलब्ध भी नहीं है, हर इलाके में रेल्वे द्वारा पहुंचा भी नहीं जा सकता। इसलिये सरकार को इस ओर पूर्ण जागरूक रहना चाहिये कि जिन जिन इलाकों में, चाहे ट्राफिक कम मिले, रेल जिस इलाके में नहीं जा सकती उन इलाकों में सरकार द्वारा पूर्ण यातायात के साधन उपलब्ध करायें जांय यह बहुत आवश्यक है। इससे एक इलाके से दूसरे इलाके के लोगों के साथ मिलने से लोगों का ज्ञान बढ़ेगा, राज्य की आय में वृद्धि होगी, आवागमनों के साधनों में वृद्धि होगी। एक जिले का आदमी जब दूसरे जिले के आदमी से मिलेगा उसके खान, पान रीति-रिवाज से परिचित होगा उससे वह उन्नति की ओर अग्रसर होगा। इसलिये मैं इस सम्बन्ध में अधिक कुछ न कहकर सरकार से निवेदन करना चाहता हूं कि सरकार की जो रोडवेज़ की नीति है वह सन्तोषपूर्ण है फिर भी इसमें सुधार की आवश्यकता है और जो रूट्स छोड़ दिये गये हैं उनको भी इस योजना के अन्तर्गत लिया जाय। यही मेरा इस सम्बन्ध में निवेदन है।

श्री गोपीलाल गोठवाल (फागी)। सभापति महोदय, यातायात के सम्बन्ध में मैंने भी कट मोशन दिये हैं जब रोडवेज नहीं चलती थी तो जनता को बहुत आराम था। लोग यह सोचते थे कि रोड़वेज़ सरकार द्वारा चलायी जायगी तो उनको ज्यादा आराम मिलेगा। लेकिन आज जनता को यह देखकर दुख होता है कि इससे अधिक सुविधायें प्राइवेट बसेज़ में मिलती थी, उसमें काफी आराम मिलता था। रोडवेज़ सरकार द्वारा चालू करने के बाद जनता को आराम नहीं मिल पाया है। मैं काफी जगह रोडवेज़ के अन्दर घूमा हूं, रोडवेज़ को देखा है। आप जो बसें जयपुर से अजमेर चलाते हैं प्राईवेट बसेज उसका किराया लेती थीं २)रु० ६ आना जब आप ३) रु० ६० पैसा लेते हैं। सरकार द्वारा बसेज़ के चलाने के बाद किराये में वृद्धि हुई है और आराम में किसी प्रकार वृद्धि नहीं हुई है।

इसके अलावा आपकी बसेज़ रास्ते में कोई पेसेन्जर मिलता है तो उसको नहीं लेती है इससे भी जनता को काफी परेशानी होती है। इसलिये मेरा निवेदन है कि सरकार इस प्रकार का प्रबन्ध करे कि रास्ते में सवारियां बैठना चाहे अगर आपकी बस में सीटें खाली हैं तो अवश्य स्थान दिया जाना चाहिये। इसके अलावा मैंने यह भी देखा है कि सड़क पर बच्चों और औरतों को देख लेती है तब भी बस कन्डक्टर बसेज़ को नहीं रोकते, वे उनको बैठाना नहीं चाहते। वे देखते हैं इनको बैठाने से खामखाह परेशानी होगी, बच्चों को उतारना-चढ़ाना इसमें दिक्कत होगी।

(श्री गोपीलाल गोठवाल)

इसके अतिरिक्त रोडवेज़ के ड्राइवर अक्सर शराब पीकर गाड़ियां चलाते हैं। इसलिये भी दुर्घटनायें होने का डर रहता है। इसलिये मेरा निवेदन है कि प्राईवेट बसेज़ को चलाने की इजाजत दी जाय और अगर सरकार अपनी ही बसेज़ चलाना चाहती है तो उसकी व्यवस्था में सुधार करे और साथ साथ प्राइवेट बसेज़ को चलाने की भी आज्ञा दे।

आपका यह ट्रान्सपोर्ट विभाग व्यवहार भी ठीक नहीं करता। कन्डक्टर आदि असभ्यता से व्यवहार करते हैं। महुआ उप-चुनाव में कुछ माननीय सदस्य गवर्नमेंट होस्टल से महुआ जाना चाहते थे। उन्होंने टेलीफोन पर कहा कि चार आदमी यहां से चलेंगे उनके लिये जगह रखी जाय। उस समय इत्तला दी गई कि समय पर वहां मौजूद रहें। समय पर वहां से बैठा लिया गया, घाट गेट के पास में दूसरे और मुसाफिरों को और ले लिया गया और सम्माननीय सदस्यों को उतारना चाहा, उनके साथ असभ्यता से व्यवहार किया, उनके व्यवहार के लिये टेलीफोन किया गया तो कन्डक्टर आदि कुछ नहीं कर पाये। वे बरस पड़े खादी के कपड़े देखकर और बरस पड़े, कहने लगे हम इन खादी के कपड़ों से डरने वाले नहीं। यह सरकार तो चोर है। उस समय वे तीनों चारों सदस्य मौजूद थे। सरकार की आलोचना करते हुए चलते रहे। इस तरह से आपके जो रोडवेज़ के कर्मचारी हैं उनसे जनता बहुत परेशान है। इसके अलावा सामान भी इधर-उधर कर दिया जाता है। इसके अलावा रोडवेज़ में आपको काफी नुकसान है, यह सरकार को नुकसान नहीं पब्लिक को नुकसान है, इससे काफी परेशानियां जनता को उठानी पड़ती हैं. इसलिये मैं यह निवेदन करूंगा कि ज्यादा प्राइवेट बसेज़ चलायी जांय तो जनता को ज्यादा सुविधा मिल सकेगी। इतना ही कह कर मैं अपना स्थान ग्रहण करता हूं।

श्री तेजाराम गहलोत (सोजत): माननीय सभापति महोदय, यातायात की इस मांग के संबन्ध में कई माननीय सदस्यों ने अपने अपने विचार व्यक्त किये हैं। मैं भी इस मांग पर अपने विचार व्यक्त करूंगा। जहां तक यातायात का संबन्ध है इस प्रजातान्त्रिक युग में यातायात को किसी नियम से कन्ट्रोल करना आवश्यक है. और उसी के अनुसार कन्ट्रोल किया गया है। बहुत दुःख की बात है कि नियमों के अन्तर्गत कन्ट्रोल करना और चीज है और उसको वास्तविकता में काम में लेना और चीज है। जहां तक मोटर विहिकल्स रूल्स और एक्ट का सवाल है उसमें परमिट्स का प्रावधान है। परमिट्स दिये जाते हैं, एक रीजनल आँथोरिटी के द्वारा दिये जाते हैं, परमिट ऑल राजस्थान के भी होते हैं, इन्टर स्टेट के भी परमिट होते हैं। एक गाड़ी को परमिट दिया ऑल राजस्थान का। अगर वह दूसरे रीजन का चाहता है तो उसके लिये वह रीजनल आँथोरिटी के काउन्टर सिग्नेचर करवाता है, कुछ अरसे पहले जो परम्परा थी उसके अनुसार यह सब आर० टी० ओ० के यहां हो जाता था, वही काउन्टर सिग्नेचर कर देता था और बाद में आर० टी० ओ० की मीटिंग में कन्फर्म करा लेते थे। लेकिन अब कुछ अर्से से इस परम्परा को खत्म करके यह कर दिया गया है कि आर० टी० ओ० काउन्टर सिग्नेचर करेगा। जो आदमी एक रीजन से

(श्री तेजाराम गहलोत)

दूसरे रीजन के लिये काउन्टर सिग्नेचर करवाये। अपने पहले के परमिट को वह रीजनल ऑथोरिटी के पास पेश करेगा, उसके बाद सरक्युलेशन में जायगा, तब मीटिंग में पेश होगा तब तक गाड़ी नहीं चल सकती। अगर एक आदमी के पास ऑल राजस्थान का परमिट है, पांच रीजनल ऑथोरिटीज के पास पेश करना पड़ता है, जब तक एक रीजनल ऑथोरिटी सिग्नेचर नहीं करता सरक्युलेशन होगा, इसमें कम से कम १५ दिन से कम का समय नहीं लग सकता, इसलिये मैं निवेदन करना चाहता हूं कि आर० टी० ए० को चाहिये कि इस प्रथा को जनता की सुविधा की दृष्टि से खत्म करके जब एक ऑथोरिटी ने दे दिया काउन्टर सिग्नेचर कराने के लिये जनता को परेशान न होना पड़े, यह जनता को सुविधा होनी चाहिये। एक का जब हो जाता है तो सब का उस पर हो जायगा और वही फिर मीटिंग में रख कर उसको कन्फर्म करवा ले, इससे जनता को सुविधा मिलेगी, अननेसेसरी जो हैरेसमेंट हो रहा है वह नहीं होगा। सरकार से निवेदन करूंगा कि एस० टी० ए० इस प्रकार जरूर करे। इससे जनता को हैरेसमेंट से प्रोटेक्शन मिलेगा।

इसके साथ साथ मैं यह निवेदन करना चाहता हूं, मोटर विहिकल्स के रूल्स हैं उनके अन्तर्गत कोई भी विहिकल वगैर फिटनैस के सर्टिफिकेट हासिल किये चल नहीं सकता। यह नियम है और होना चाहिये जब तक कोई भी विहिकल चलने के काबिल नहीं, जनता की सुरक्षा की दृष्टि से, सुविधा की दृष्टि से, नहीं चलाया जाना चाहिये। लेकिन हम देखते हैं प्रेक्टिकल रूप में इस नियम का पालन नहीं होता है। जहां तक फिटनैस सर्टिफिकेट प्राप्त करने का सवाल है आज चाहे गाड़ी चलने के काबिल है या नहीं, रूल्स के अन्दर अधिकार दे दिया गया है रजिस्टरिंग ऑथोरिटीज को, मोटर विहिकल इन्सपेक्टर को। आये दिन हम देखते हैं कि जो ट्रक चलाने के काबिल नहीं है, जिनकी बोडीज टूटी हुई हैं, जिनके इन्जन से धुआं निकल रहा है, मोटर विहिकल इन्सपेक्टर द्वारा सर्टिफिकेट दे दिया जाता है और वे चलते हैं।

दूसरी तरफ हम देखते हैं कि कई अच्छी गाड़ियां हैं और चलने के काबिल हैं लेकिन मोटर विहिकल इन्सपेक्टर की इच्छा की पूर्ति नहीं हुई है तो वह उसकी गाड़ी में १०० खामियां निकाल सकता है। तो इसके लिए, उपाध्यक्ष महोदय, मैं निवेदन करूंगा कि इस तरह की खुली छूट मोटर विहिकल इन्सपेक्टर्स को देना नियमों के अन्तर्गत जनता का शोषण करना है। इसके लिए मैं सुझाव दूंगा कि राज्य सरकार अपने नियमों में इस प्रकार का संशोधन करे कि मोटर विहिकल इन्सपेक्टर अगर फिटनैस का सर्टिफिकेट न दे तो कोई भी टेक्निकल आदमी चाहे, वह प्राईवेट भी हो, अगर वह फिटनैस का सर्टिफिकेट दे देता है तो उस विहिकल को चलाने की इजाजत होनी चाहिए।

आज मेडिकल में देखें तो वहां पर एक डाक्टर गलत सर्टिफिकेट दे देता है तो उस आदमी को अधिकार होता है कि उसी क्वालिफीकेशन के डॉक्टर से वह मेडिकल

(श्री तेजाराम गहलोत)

सर्टिफिकेट ले सकता है और उसके आधार पर दूसरे डाक्टर के दिये हुए सर्टिफिकेट को चेलेन्ज कर सकता है। लेकिन मोटर विहिकल्स रूल्स में ऐसा कोई प्रावधान नहीं होता है कि एक इन्सपेक्टर के द्वारा अगर फिटनेस का सर्टिफिकेट नहीं मिले तो किसी भी दूसरे से लिया जा सकता है। इसलिए लोगों को उन इन्सपेक्टर्स के आगे झुकना पड़ता है। आज फिटनेस का जो सर्टिफिकेट मोटर विहिकल इन्सपेक्टर्स के पास से लिया जाता है वह नियमों के आधार पर नहीं बल्कि पैसों के आधार पर लिया जाता है। इस तरह के एक नहीं सैंकड़ों किस्से हैं। गत सत्र में भी मैंने सदन का ध्यान इस ओर आकर्षित किया था। उसको भी एक साल बीत गया, लेकिन सरकार ने नियमों में कोई संशोधन करने की कोशिश नहीं की। मैं फिर निवेदन करना चाहता हूं कि वह इन नियमों में कम से कम इस प्रकार का प्रावधान जरूर करे कि जो भी आदमी इन इन्सपेक्टर्स के चंगुल से बचना चाहे और जो ईमानदार हो और वास्तव में जिसकी गाड़ी फिट हो तो वह इन्सपेक्टर यदि उसे फिटनेस का सर्टिफिकेट नहीं दे तो किसी दूसरी एजेन्सी से फिटनेस सर्टिफिकेट लेकर उसके अधिकार को चेलेन्ज कर सकता है। इसके लिए सरकार कह सकती है कि नियमों में अपील का प्रावधान है, लेकिन मैं निवेदन करूंगा कि एक आदमी जो काम करने वाला आदमी है वह अपील के लिए जाये और जब तक अपील का फैसला नहीं होगा तब तक वह अपनी गाड़ी को नहीं चला सकता तो अपील का प्रावधान इस प्रकार का रखा जाये कि अपील भी चलती रहे और उधर उसकी गाड़ी भी चालू रहे, तो ठीक होगा। लेकिन ऐसा नहीं होगा तो अंत में मजबूरी की हालत में उसको रिश्वत देनी पड़ती है और इस प्रकार के नियम रखना एक तरह से करप्शन को बढ़ावा देना है। इसलिए मैं सरकार से निवेदन करूंगा कि इस प्रकार के नियमों में ऑप्शनल बनाकर और जनता को दूसरी सुविधायें देकर उसमें संशोधन करे ताकि करप्शन न बढ़े।

(१२.१४ म० प०)

(राव श्री नारायणसिंह, उपाध्यक्ष, पदासीन)

इसके साथ ही साथ, उपाध्यक्ष, महोदय, मैं सरकार का ध्यान जो रीजनल ट्रान्सपोर्ट ऑफिसेज हैं उनकी तरफ दिलाऊंगा।

(समय-समाप्ति-सूचक घंटी)

आज रीजनल ट्रांसपोर्ट ऑफिसेज में दिन-ब-दिन करप्शन बढ़ रहा है, उसकी ओर सरकार को ध्यान देना चाहिए। उपाध्यक्ष महोदय, आम नागरिकों के साथ हैरेसमेन्ट होता है, चालबाजियां करते हैं, वह नई चीज नहीं है। लेकिन दुःख तब होता है कि जब सरकार के साथ में ऐसी चालबाजियां करते हैं, उनको भी यह सहयोग नहीं देते हैं। तो इसके पीछे सिवाय इसके कि उनको नाजायज फायदा हो और कोई कारण नहीं हो सकता। मैं इसका आपको एक उदाहरण दूं कि जोधपुर आर० टी० ओ० के पास से स्टेट रोडवेज एक इन्फार्मेशन मांगी कि पाली, जोधपुर, सुमेरपुर और जोधपुर-बिलाड़ा-अजमेर इन रूट्स पर कौन कौनसी गाड़ियां प्लाई करती हैं। इसकी आर० टी० ओ०

(श्री तेजाराम गहलोत)

ने इन्फोर्मेशन इन्कम्लीट दी। मैं निवेदन करूंगा कि आर० टी० ओ० के खिलाफ इस प्रकार के गैर-जिम्मेदाराना काम करने पर कोई एक्शन लिया या नहीं? अगर नहीं लिया तो क्या कारण है?

(समय-समाप्ति-सूचक घंटी)

क्योंकि गलत इन्फोर्मेशन देने की वजह से जो स्कीम रोडवेज़ की थी वह फेल हो गयी। हाईकोर्ट में भी स्कीम अभी भी रुकी हुई है और वह इसलिए रुकी हुई है कि जोधपुर आर० टी० ओ० ने इन्फोर्मेशन गलत दी। इसलिए मेरा कहना यह है कि जोधपुर आर०टी०ओ० ऑफिस में करप्शन बढ़ रहा है, जो प्राइवेट ओपरेटर्स हैं और जो टेम्परेरी परमिट्स की फीस जमा कराने आते हैं तो रुपया-दो रुपया दिये बगैर वह काम नहीं हो सकता। जहां नेशनेलाइज्ड रूट्स हैं उसके किसी भी पोर्शन के ऊपर से गुजरना होता है तो कुछ केसेज़ में तो आर० टी० ओ० खुद ही सर्टिफिकेट दे देता है कि इनको परमिट्स दे दिये जायं और कुछ केसेज़ में, जो रुपया नहीं देते हैं, उनको कहते हैं कि रोडवेज़ से लिखा कर लाओ कि उन्हें कोई आपत्ति नहीं है। उपाध्यक्ष महोदय, एक बात और निवेदन करना चाहूंगा।

(समय-समाप्ति-सूचक घंटी)

जहां तक सिद्धान्तों का सवाल है यह रोडवेज़ डिपार्टमेंट बढ़ना चाहिए, यह जनता के हित में है, लेकिन इसमें जो अव्यवस्थाएं हैं उनमें सुधार होना चाहिए। इसके लिए मैं निवेदन करूंगा कि क्योंकि स्टेट रोडवेज़ डिपार्टमेंट है यह एक कॉमर्शियल डिपार्टमेंट है। इसके अन्दर स्टेट रोडवेज़ के अधिकारी केवल नियमों का ही ख्याल रखें, यह बात नहीं हो, पर सरकार की आमदनी का भी ध्यान रखना चाहिए। वहां के कर्मचारियों को इन्स्ट्रक्शन्स होनी चाहिए कि जहां तक हो सके बीच में इन्टरमीजिएट स्टेशन के पैसेंजर्स हैं उनको जरूर उठायें, उनको इन्कनविनेन्स न हो और आमदनी का भी नुकसान न हो। इसके अलावा यह कहा जाता है कि ओवरलोड गाड़ियां लाने में चालान कर दिया जाता है। उपाध्यक्ष महोदय, प्राइवेट आदमियों का चालान नहीं होता है, आर. टी. ओ. का विजिलेन्स स्टाफ है वह प्राईवेट लोगों की गाड़ियों को चेक नहीं करता। अगर देखा जाये तो मालूम पड़ सकता है कि कौन कौन सी गाड़ियां कितनी कितनी पैसेंजर्स लेकर चलीं उनका चालान नहीं होता है और दूसरी तरफ स्टेट रोडवेज़ के ऐसे मामलों में चालान होता है। मैं निवेदन करूंगा कि इस प्रकार का कोआपरेशन आपस के स्टेट रोडवेज़ और ट्रांसपोर्ट विभाग में होना चाहिए तभी जाकर स्टेट रोडवेज़ की स्कीम सफल हो सकती है।

श्री मानिकचन्द सुराणा (कोलायत): माननीय उपाध्यक्ष महोदय,

श्री उपाध्यक्ष: आपकी पार्टी का समय समाप्त हो गया।

श्री गिरधारीलाल व्यास।

श्री गिरधारीलाल व्यास (बीकानेर): उपाध्यक्ष महोदय, ट्रान्सपोर्ट विभाग की जो मांग आई है ......

श्री मानिकचन्द सुराणा : मुझे सिर्फ ५ मिनिट का समय चाहिए ।

श्री उपाध्यक्ष : अच्छा, आपके बाद (श्री गिरधारीलाल व्यास के बाद), Yes.

श्री गिरधारीलाल व्यास (आसीन्द): उपाध्यक्ष महोदय, ट्रांसपोर्ट विभाग की जो मांग आई है उसमें मुझे कुछ कहना है। जिस प्रकार से ट्रांसपोर्ट विभाग ने अपनी आमदनी के जरिये बढ़ाये, इन दो तीन सालों में, वह विषय काफी संतोषजनक मालूम पड़ता है । मगर जिन जिन वजह से इस ट्रांसपोर्ट विभाग में गड़बड़ियां हैं उनको हम दूर करें और व्यवस्था को ठीक तरह से जमायें तो आज जितनी आमदनी इस विभाग से मिलनी चाहिए उससे ज्यादा मिल सकती है। इसलिए मैं अपने ये सुझाव आपके सामने रखना चाहता हूं। जो पैसेन्जर्स से पैसेन्जर्स टैक्स वगैरह वसूल किया जाता है उसमें बहुत गड़बड़ियां होती हैं और उसका पैसा बहुत बकाया पड़ा है। इसलिए मैं यह निवेदन करना चाहता हूं कि अगर इस पैसेन्जर्स टैक्स को सही तरीके से वसूल करना चाहते हैं तो सरकार की तरफ से टिकट बुक्स इश्यू करके जो परमिट होल्डर्स हैं उनको दिये जायें और बराबर उसके हिसाब की देख-रेख की जाये तो पैसेन्जर्स टैक्स ज्यादा अच्छी तरह से वसूल हो सकता है। इसी तरह से परमिट वगैरह जो दिये जाते हैं उनमें काफी देरी होती है। इससे पब्लिक को भी दिक्कतें होती हैं कि इस प्रमुख रूट पर गाड़ियां कम है और ओवरलोड रहती हैं । तो उन पर भी विशेष ध्यान नहीं दिया जा रहा है। अभी एक माननीय सदस्य ने निवेदन किया था कि भीलवाड़ा से अजमेर रूट पर जो गाड़ियां चलती हैं उनमें ओवरलोड होता है। मगर इसके साथ ही साथ कई बार इस बारे में राज्य सरकार को और विभाग को भी निवेदन किया कि इस रूट पर यदि गाड़ियां बढ़ा दी जाती हैं और एक एक घन्टे में गाड़ियां कर दी जायें तो ओवरलोड का प्रश्न खत्म हो जाए और पब्लिक को भी इससे रिलीफ मिले।

नये रूट्स के संबंध में मैं निवेदन करना चाहता हूं कि लोग नये नये रूट्स के लिए एप्लाई करते हैं तो उनको परमिट्स देने में कोई परेशानी नहीं होनी चाहिए कि नये रूट्स जो मांगते हैं उनको नहीं दिये जाकर जो पब्लिक की तकलीफें है उनको बढ़ाया जाये। इसलिए मेरा निवेदन है कि जो भी नये रूट्स मांगें उनको देने में हमको कोई देरी नहीं करनी चाहिए, बल्कि ज्यादा से ज्यादा और जल्दी से जल्दी उन रूट्स को दिया जायें, ताकि लोगों को सहूलियत मिले।

इसी तरह से आजकल जो सबसे बड़ी शिकायत है वह है मैकेनीकल इन्सपेक्टर्स की। उन्होंने भारी गड़बड़ियां मचा रखी हैं। हर मोटर मालिक से कुछ न कुछ रुपया बंधा रहता है इसलिए चाहे फिट हो या नहीं हो, ऐसी रद्दीसद्दी गाड़ियां जिन पर सरकार के द्वारा रोक लगा दी गयी है कि सन् ५१ से पुराने जो मॉडल हैं उनको पास नहीं किया जाये। मगर इसके बावजूद भी इस प्रकार की गाड़ियां पास कर दीं जाती हैं जिससे काफी एक्सीडेन्ट्स होते हैं और बहुत से लोगों को अपनी जान से भी हाथ धोना पड़ता है। इसलिए इस व्यवस्था को ठीक करने के लिए सरकार को पूरी तरह से ध्यान

(श्री गिरधारीलाल व्यास)

रखना चाहिए कि मैकेनिकल इन्स्पैक्टर्स जो कि जिले के हैड क्वार्टर पर रहते हैं उनके ऊपर खास तौर से ध्यान रखकर इस प्रकार की जो गड़बड़ियां होती हैं उनको दूर करने का प्रयत्न करना चाहिए।

दूसरा प्रश्न यह है कि आर० टी० ओ० के दफ्तर जहां जहां हैं, ५ डिवीजनल हैड क्वाटर्स हैं, उदयपुर, जोधपुर, जयपुर, कोटा और बीकानेर, इस प्रकार के ४-५ हैडक्वार्टर हैं वहां पर जो आर० टी० ओ० का दफ्तर है उनमें यह देखा गया है कि लोगों को परमिट मिलने में, परमिट के रिन्युअल कराने में, या और भी जो काम आर० टी० ओ० के दफ्तर में होता है, रूट्स के परमिट लेने में, बड़ी कठिनाई होती है और काफी समय लगता है, तो देरी के कारण यह प्रश्न उत्पन्न होता है कि जिस काम में देरी होती है वहां पर लोग जल्दी कराने की कोशिश करते हैं, उससे भ्रष्टाचार का प्रश्न पैदा होता है। इसलिए इस प्रश्न को अच्छी तरह से टैकल किया जाय तो बहुत सारी गड़बड़ियां जो हो रही हैं वे ठीक हो सकती है।

दूसरा यह है कि जहां तक नेशनलाइ-जेशन का प्रश्न है हमारी सरकार ने जिन जिन रूट्स को नेशनलाइज् किया है और जहां पर उनकी गाड़ियां चलती हैं, रोडवेज की, तो उन में लोगों को काफी सुविधाएं मिलती हैं, जब कि अलग अलग रूट्स पर जाकर देखें तो लोगों की गाड़ियां कितनी ओवरलोड होती हैं, कितनी पैसेन्जर्स को तकलीफ होती है। मगर जहां जहां रोडवेज् की गाड़ियां चलती हैं उससे जनता को बहुत बड़ा लाभ है।

इसमें जो कुछ खामियां हैं उनको अगर हम दूर कर दें तो वाकई रोडवेज् के मुकाबले में प्राइवेट ऑपरेटर्स किसी तरह से भी ठीक नहीं माने जा सकते है। इसमें व्यवस्थाओं की जो कमियां हैं उसके सम्बन्ध में मैं निवेदन करना चाहता हूं कि उसमें सबसे बड़ी कमी तो यह है कि जब किसी स्टेशन पर पहुंचते हैं......

श्री अब्दुल जब्बार (निम्बाहेड़ा) : On a point of order, Sir, कोरम पूरा नहीं है।

श्री गिरधारीलाल व्यास : जहां पर हम......

श्री उपाध्यक्ष : Wait please. Let the quorum be completed.

(चैक करने के बाद)

There is quorum.

श्री जयकृष्ण शर्मा (थानागाजी) : इनको यह पता नहीं है कि कोरम कितने का होता है।

श्री गिरधारीलाल व्यास : जब रोडवेज के किसी स्टेशन पर पहुंचते हैं तो लगेज वगैरह उठाने के सम्बन्ध में जो व्यवस्था है उसके बारे में मैं निवेदन करना चाहता हूं कि यानी जिस प्रकार की व्यवस्था के बारे में......

(समय-समाप्ति-सूचक घंटी)

जो विवरण दिया गया है कि काफी पोर्टर्स के सम्बन्ध में व्यवस्था रखी गई है लेकिन जब एक स्टेशन पर हम पहुंचते हैं तो

Page No. 80

(श्री गिरधारीलाल व्यास)

वहां पर पोर्टर नहीं मिलता है, बल्कि वह किसी अधिकारी के घर पर काम करता है या किसी प्रकार का और काम करता है। तो यह व्यवस्था पूरी होनी चाहिए। जब कि प्राइवेट ऑपरेटर्स स्थान स्थान पर पोर्टर्स अलग अलग रखकर सामान चढ़ाने और उतारने की व्यवस्था करते हैं और सरकारी गाड़ियों में भी इसकी पूरी व्यवस्था की गई है तो यह क्यों नहीं होता है ?

(समय–समाप्ति-सूचक घंटी)

इसी प्रकार से चैकिंग वगैरह की कमियां हैं, हालांकि बहुत से लोग मोटर लेकर घूमते हैं। मैंने देखा है कि एक एक गाड़ी में ८-८ ऑफिसर्स बराबर घूमते हैं, तो इस प्रकार घूमते हैं कि जैसे उनके पास कोई काम नहीं है। कोई व्यवस्था नहीं है। यह बिजनेस टाइप के अन्दर जो काम होना चाहिए उस प्रकार से नहीं होकर अफसराने तरीके से काम होता है...

(समय-समाप्ति-सूचक घंटी)

जिससे ज्यादा लाभ नहीं मिलता है। उसकी वजह से हमारी व्यवस्था में कमी पड़ रही है।

श्री उपाध्यक्ष : That's all.

श्री गिरधारीलाल व्यास : तीसरी बात मैं यह निवेदन करना चाहता हूं कि रोडवेज की गाड़ियों में कम्प्लेन्ट बुक्स नहीं होती हैं। बहुत सी दफा मांग करते हैं तो कम्प्लेन्ट बुक नहीं दी जाती है और अगर दी जाती है और उसमें कुछ लिख दिया जाता है तो उस पर एक्शन नहीं लिया जाता है। मैंने स्वयं ने एक दफा एक कम्प्लेन्ट बुक में लिखा था, मगर आज तक उसके बारे में कोई एक्शन नहीं लिया गया और न मुझे इस बात की सूचना की गई।

(समय-समाप्ति-सूचक घंटी)

श्री उपाध्यक्ष : Five minutes. Shri Lalit Mohan, afterwards Shri Surana for five minutes and than the Government reply.

श्री अब्दुलजब्बार : १० मिनट हमारे बाकी हैं।

श्री ललितमोहन (गोगुन्दा): इस सदन में आज जो विषय चल रहा है उसके ऊपर मेरा एक कटौती प्रस्ताव है कि गोगुन्दा से उदयपुर और उदयपुर से गोगुन्दा वाया तिलवाड़ा, कोटड़ा, सलूम्बर, जो बस चलती है वह रेगूलर नहीं चलती है। इसलिए मैंने यह कटौती प्रस्ताव रखा है। मैं समझता था कि यहीं गड़बड़ियां हों, लेकिन राजधानी में हम देखते हैं कि हमारे यहां के हैड ऑफिस में बाहर का नल टूटा लगा हुआ है और ड्राइवरों के कमरे नहीं बने हैं और बने हैं तो उसमें ऑफिसर लोग रहते हैं और ड्राइवर्स बेचारे बाहर पड़े रहते हैं। हमारी आंखों के नीचे यह हो रहा है। मिनिस्टर साहब गुजरते हैं मैनेजर साहब यहां रहते हैं, तो ऐसा प्रतीत होता है कि किसी भी प्रकार से किसी भी विभाग में कोई समुचित व्यवस्था नहीं है। इस सरकार की जड़े खोखली होती हुई प्रतीत होती हैं। किसी भी विभाग को देख लें। पंचवर्षीय योजना में हर साल यह आता है कि यह कर लिया, वह कर लिया, लेकिन उन शाखों पर पहुंचते हैं तो शाखाएं कुण्ठित सी मालूम पड़ती

(श्री ललितमोहन)

हैं। कोई शाखा अच्छी तरह से सरकार की नहीं फैली हुई है। इसी तरह से यातायात में भी वह है जो कि रोज रोना रोते हैं। उसका इलाज अच्छी तरह से सरकार की समझ में नहीं पड़ता है और यह सरकार भी कुण्ठित हो गई है, इसलिए उनका इलाज करने में असमर्थ प्रतीत होती हैं।

जो पहाड़ी इलाका है उसमें जब देश आजाद हुआ था तब आश्वासन दिया था कि जो भी मन्त्री थे वे कहते थे कि बसें अच्छी चलायेंगे, लेकिन वहां पर बसें इनके सम्बन्धियों की हैं, कांग्रेसी सदस्यों की हैं, वे चन्दा देते हैं। वह महीना-महीना बन्द रहती हैं, पुराने मॉडल की हैं। मैंने कई बार आर० टी० ओ० को दरख्वास्तें दीं, कलेक्टर को दी हैं लेकिन कोई ध्यान नहीं देते हैं, क्योंकि बस ओनर्स हैं वे आर० टी० ओ० साहब के पास शराब की बोतल लेकर पहुंच जाते हैं या टिफिन में मीट बनाकर ले जाते हैं, यह मैं इसलिए कह रहा हूं कि मैंने अपनी आंखों से देखा है। एक बार एक एक्सीडेन्ट हुआ तो आर० टी० ओ० साहब देखने आये तो मोहनलाल एण्ड कम्पनी की कार लेकर आये। उनके साथ सारा सामान था। तो मैंने कहा कि कार किसके लिए आई है तो बतलाया गया कि आर० टी० ओ० को लेकर आई है। वह किस लिए आये हैं, तो बताया गया कि जांच करने के लिए आये हैं। थोड़ी देर बाद पता लगा कि आर० टी० ओ० साहब गेस्ट हाउस में जाते हैं और उनके ड्रिन्क वगैरह का वहां पर इन्तजाम होता है। इस तरह से भ्रष्टाचार हो रहा है, तो जनता का सवाल कोई हल होता नहीं है।

इसके अलावा रोड के बारे में कहूंगा कि किसानों की जमीनें आगई हैं रोड में जो मैं कहूंगा कि कोई मुआवजा नहीं मिला आज तक; १०-१० साल हो गये लेकिन किसानों के मुआवजे के नक्शे नहीं बने हैं और मुआवजा नहीं मिला है। जो खैरवाड़ा-रतनपुरा रोड है उसको बसे हुए कई अर्सा हो गया, लेकिन किसानों को आज तक कम्पेन्सेशन नहीं मिला। इसी तरह से डूंगरपुर-रतनपुरा रोड बनी उसका आज तक कम्पेन्सेशन नहीं मिला। डुंगरपुर-मेरवाड़ा होकर जो गाड़ी जाती है उसकी सड़क इतनी खराब है कि उधर से गुजरात से जो लोग आते हैं उनको डूंगरपुर में आकर स्नान करना पड़ता है क्योंकि वहां पर एक तालाब है और वह मिट्टी से इतने भर जाते हैं कि अगर वहां पर तालाब न हो तो उनकी बड़ी दुर्गति हो जाय।

उपाध्यक्ष महोदय, मैं आपके द्वारा यह निवेदन करना चाहता हूं कि यह सरकार हमारे उस इलाके की, उस पहाड़ी इलाके की, कम से कम तकलीफ दूर करने में असमर्थ प्रतीत होती है।

(समय-समाप्ति-सूचक घंटी)

यह छोटी से छोटी समस्याएं बसों के संबन्ध में हैं, उन समस्याओं को आवश्य हल करेंगे।

आसपुर रोड जो है उसके बारे में गये साल में भी इस गवर्नमेंट को आपके द्वारा निवेदन किया था कि आसपुर रोड—देश को आजाद हुए १६ साल हो गये, लेकिन सरकार के काम की गति जैसी चलती है इस रोड की गति भी वैसी ही चल रही है। वह जो है बनते बनते चार-पांच मील

(श्री ललितमोहन)

जाकर रुक गई है, इसको जो है यह गवर्नमेंट थक गई हैं इसको मैनेज करते करते, आगे नहीं बढ़ी। इसलिये मैं निवेदन करता हूं कि वह सड़क शीघ्र पूरी की जाय क्योंकि इस पिछड़े हुए इलाके में किसानों को अनाज लाने लेजाने में मुसीबत रहती है। उनके पास साधन पहुंचाने में दिक्कत होती है इसलिये निवेदन करता हूं कि यह कार्य जल्दी ही पूरा किया जाय।

श्री उपाध्यक्ष : श्री सुराणा

श्री मानिकचंद सुराणा (कोलायत) : श्री उपाध्यक्ष महोदय, माननीय सदस्यों ने इस रोड ट्रान्सपोर्ट के मुतल्लिक छोटी और बड़ी सभी तरह की समस्याओं पर प्रकाश डाल दिया है, मैं उनको किसी प्रकार से दोहराना नहीं चाहता। मैं मोटे तौर पर यह निवेदन करना चाहता हूं रोड ट्रान्सपोर्ट जिस गति से विकास कर रहा है उसको गति ऊपर से हमें तेज जरूर दिखाई देती है, १५ परसेन्ट मुनाफा जरूर दिखाते हैं, लेकिन प्राइवेट सेक्टर में जो मुनाफा मिलता उसके मुकाबले में वह बिल्कुल आधा है। जब कि प्राइवेट सेक्टर में जितना इन्वेस्टमेंट मोटर प्लायर्स हैं उनका मुनाफा कम से कम ३० परसेन्ट मिलता है। स्टेट सेक्टर में जो इन्वेस्टमेंट किया उसका रिटर्न सिर्फ १५ परसेन्ट ही मिला है। इसका जो मूल कारण है वह यह है कि राजस्थान ट्रान्सपोर्ट में जितनी गाड़ियां हमारे पास हैं और जितना माइलेज एक साल में चलती हैं उनका एवरेज देखें तो अजमेर और जयपुर के बीच प्रति गाड़ी ५५ मील का एवरेज आता है, ४० मील का एवरेज सिरोही में आता है और ३५ मील का एवरेज आबूरोड में आता है। जहां ५५ मील, ४० मील और ३५ मील का एक गाड़ी के सफर करने का एवरेज एक दिन का है, मैं निवेदन करना चाहता हूं कि जितनी गाड़ियां हमारे रोडवेज़ के पास हैं उन्हीं गाडियों से यदि वे अपना सफर का माइलेज दुगुना करदें तो हमारे मुनाफे में बहुत वृद्धि हो सकती है। ५५ या ४० मील ही एक गाड़ी चले यह काफी नहीं है। कम से कम स्टेट ट्रान्सपोर्ट की एक गाड़ी को १०० मील का सफर करना चाहिये। लेकिन हमारी गाड़ियें ४५ मील चलती हैं, यही कारण है कि हमारा मुनाफा १५ परसेन्ट ही होता है जब कि प्राइवेट सेक्टर में मुनाफा ३० परसेन्ट है।

हमारे इस मोटर ट्रान्सपोर्ट के बारे में उपाध्यक्ष महोदय, आप इस बात पर गौर करेंगे कि डिज़ल और लुबरिकेन्ट पर खर्चा ४५ मील चलने के ऊपर १५) होता है। ४५ मील चलने पर १५) का खर्चा होना नाजायज और अनावश्यक है, इसकी रोकथाम की जाय तो बहुत बड़ी बचत हो सकती है। १५) में सिर्फ ४५ मील ही गाड़ी चले, यह बात नहीं है। ३ गैलन डिज़ल में एक गाड़ी ४५ मील चल सकती है। ३ गैलन डिज़ल पर साढ़े सात रुपये खर्च होते हैं और १) रुपया दूसरे ऑयल वगैरा का समझ लीजिये। इस तरह से ८॥)-६) में एक गाड़ी १५ मील चल सकती है। लेकिन हमारी गाड़ी पर डिज़ल और लुबरिकेन्ट पर १५) खर्च आते हैं इसलिये मैं कहना चाहूंगा कि मोटर ट्रान्सपोर्ट की जितनी गाड़ियाँ हैं उनका माइलेज डबल किया जाय और डिज़ल व लुबरिकेन्ट के खर्च में कटौती की जाय।

(श्री मानिकचन्द सुराणा)

इसके साथ ही थर्ड फाइव ईयर प्लान में हमने टारगेट रखा था कि ८५० गाड़ियां बनायेंगे। लेकिन हमारी इस योजना के अंत तक ८५० गाड़ियां नहीं लगा सकते, इसमें इन्वेस्टमेंट की रेट को बढाने की आवश्यकता है। हमको इससे जितना नेट प्रोफिट प्राप्त होता है उसको हम इसी ट्रान्सपोर्ट में इन्वेस्ट करें और एल०आई०सी० से लोन लें। भारत सरकार की ट्रान्सपोर्ट की योजना है उस भाग से भी बहुत बड़ा लोन ट्रान्सपोर्ट के लिए मिल सकता है। आज भारत सरकार को जिस प्रकार से आमदनी रेलवेज़ से है उसी प्रकार से राजस्थान में रोड ट्रान्सपोर्ट को डवलप करें तो गैर राजस्व सीगे में बहुत बड़ी आमदनी हमको इससे मिल सकती है। लेकिन हमने अभी पूरा सर्वे नहीं कराया है, जितने रूट्स नेशनेलाइज होने चाहिये उतने नहीं हो पाये हैं, इस पर काफी कहा जा चुका हैं। मैं कहना चाहता हूं कि जो इन्वेस्टमेन्ट स्टेट गवर्नमेन्ट ने प्राइवेट इन्डस्ट्रीज़ में कर रखा है जिसका रिटर्न १ परसेन्ट या आधा परसेन्ट ही मिलता है, मेरा निवेदन है कि जितने शेयर हमने प्राइवेट इन्डस्ट्रीज़ के ले रखे हैं उनको ओपन मार्केट में बेच दें और उनसे आधी भी मनी हमें मिलती है तो उसको रोड ट्रान्सपोर्ट में इन्वेस्ट करें जिसमें आपके हिसाब से भी १५ परसेन्ट रिटर्न मिलता है तो राजस्थान में वृद्धि हो सकती है। इसलिए मेरा निवेदन है कि प्राइवेट इन्डस्ट्रीज़ के शेयर्स में जो मनी इन्वेस्टेड है उनको वापिस लेने के लिये ये शेयर्स बेच दिये जायं और खास तौर से सवाई माधोपुर स्पिनिंग की सीमेंट फेक्ट्री और जयपुर स्पिनिंग एंड वीविंग मिल्स के जो हमारे पास शेयर्स हैं वे ७५ लाख के हैं उनको डिसपोज़ ऑफ करके वह सारी मनी रोड ट्रान्सपोर्ट में इन्वेस्ट की जाय और जितना रुपया हम लगाते हैं उसका ५ परसेन्ट हमें एल० आई० सी० देने को तैयार है। इसलिये हम यदि ७५ लाख रुपया इस तरह से इन्वेस्ट करें तो हमें ३ करोड़ रुपया मिल सकता है।

एक बात की ओर मैं आपका ध्यान आकर्षित करना चाहता हूं। बूंदी में २०-२२ कण्डक्टर हैं, उनकी तनख्वाह रिट्रोस्पेक्टिव इफेक्ट से कम करदी। उनको जो नोटिस मिला उसमें लिखा है कि १० महीने पिछले से कम की जाती है। मैं कहना चाहता हूं कि हिन्दुस्तान के संविधान को देखते हुए रिट्रोस्पेक्टिव इफेक्ट से तनख्वाह कम करने का अधिकार न स्टेट ट्रान्सपोर्ट को है और न सरकार को है। इसमें जितनी धांधली हुई है। उसके बारे में मांग करना चाहूंगा कि इन केसेज़ को गवर्नमेंट रिव्यू करे, रोड ट्रान्सपोर्ट रिव्यू नहीं कर सकता हो तो मंत्रीजी पर्सनली इसको एग्ज़ामिन करवा लें, लॉ डिपार्टमेन्ट की राय लें और उनको जो हैरेसमेन्ट होता है उसको बन्द करने की व्यवस्था करने की कृपा करें।

इसके साथ ही मैं यह सुझाव दूंगा कि हमने सिर्फ पैसेन्जर ट्रान्सपोर्ट का ही काम शुरू किया है। गुड्स ट्रान्सपोर्ट की तो ए बी सी डी भी शुरू नहीं की है, हम इस तरफ भी ध्यान दें, क्योंकि राजस्थान का जिस तरीके से विकास हो रहा है उसमें गुड्स ट्रान्सपोर्ट का सुझाव भी बहुत जरूरी है। हमें इस तरफ भी ध्यान देना चाहिये।

श्री अब्दुलजब्बार : मैं ५ मिनट से ज्यादा नहीं लूंगा।

श्री उपाध्यक्ष : मैं निवेदन करना चाहता हूं कि आप स्पष्टीकरण के लिये पूछ लें।

आपकी पार्टी ने ३५ मिनट ले लिये हैं। आप २ मिनट बोल लें।

श्री अब्दुलजब्बार (निम्बाहेड़ा) : मैं सरकार को सजेस्ट करना चाहता हूँ कि जहां आप ८०० गाड़ियों का फ्लीट बनाना चाहते हैं वहां आप यदि १० मील प्रति घंटा स्पीड गाड़ियों को बढ़ा दें तो आपको २५० गाड़ियों की बचत हो सकती है, समय की भी बचत हो सकती है। लिहाजा ३० मील प्रति घन्टे की रफ्तार के बजाय ४० मील प्रति घंटा स्पीड कर दी जाय तो फायदा हो सकता है। साथ ही रोडवेज् में एक्सीडेन्ट्स कितने हुए, ट्रीटमेंट कितनों का हुआ, पूंजी पर रिटर्न कितना मिला, इस सब के बारे में सूचना मिलनी चाहिये।

हमने लोस्ट प्रोपर्टी के बारे में भी कुछ नहीं किया है। किस तरह माल आया, उसका डिस्पोज़ल किस तरह हो रहा है, नीलाम किया या नहीं। किस किस की प्रॉपर्टी थी उसका आइडेन्टिफिकेशन किया गया या नहीं, कितनी प्रॉपर्टी मौजूद है, किस तरह से क्लेम रिसीव करने का निश्चय किया है, इस किस्म का नोटिफिकेशन निकल जाय।

ये तीन-चार बातें मैंने बताई हैं। एक तो स्पीड बढ़ा दें तो टाइम बचाया जा सकता है। पैसे से ज्यादा कीमत टाइम की है। इससे मोटरों की तादाद भी कम हो सकती है, चलाने पर खर्चा कम हो सकता है इन्वेस्टमेंट से रिटर्न ज्यादा आ सकता है। लोस प्रॉपर्टी की रिपोर्ट सरकार दिया करे। फर्स्ट एड और मेडिकल एड किस तरह से दी जा रही, जैसे रेल्वेज् में मेडिकल वान्स चलते हैं उसी तरह की फेसिलिटीज़ है क्या ? फर्स्ट एड बोक्सेज रखे हुए हैं क्या ? आप प्राइवेट सेक्टर से पब्लिक सेक्टर में ले गये हैं तो मेडिकल फेसिलिटीज़ क्या रहनी चाहिये ? बड़ी डिपोज़ में वायरलेन्स की भी व्यवस्था होनी चाहिये। जैसे अजमेर, जयपुर, जोधपुर, बीकानेर आदि जो नेशनलाइज्ड रूट्स हैं वहाँ वायरलेस सेट्स रखने जरूरी हैं जिनके जरिये एक जगह से दूसरी जगह एक्सिडेन्ट्स आदि की खबर दी जा सके।

श्री उपाध्यक्ष : सरकारी पक्ष !

श्री भीमसिंह (उप-मंत्री, यातायात) : उपाध्यक्ष महोदय, इस डिमाण्ड नम्बर तीन के सिलसिले में कुछ महानुभावों ने कट-मोशन रखे उनके बारे में डिटेल में निवेदन करने के पहले, मैं आपके द्वारा, सदस्यों को निवेदन करना चाहूंगा कि जिस तरह से अपने देश के अन्दर व्यापार बढ़ा, इन्डस्ट्री बढ़ी और जिस तेजी से कॉम्युनिकेशन का, सड़कों का डेवलपमेंट किया, उसी रफ्तार से और उसी तेजी से अपने यहां ट्रान्सपोर्ट का बिज़नेस बढ़ा और व्यक्तिगत लोगों ने और प्राइवेट लोगों ने, द्वितीय महायुद्ध के बाद जैसे जैसे गाड़ियां ज्यादा उपलब्ध हुई, रोडर्स का डेवलपमेंट हुआ, इस इन्डस्ट्री के अन्दर हाथ बढ़ाया और इस इन्डस्ट्री से देश को फायदा हुआ। प्रत्येक गांव और देहात के अन्दर जहां पहले रेल नहीं गई हुई थी, जो पिछड़े हुए इलाके थे, सड़कें जाने से वह एरिया ओपन हुआ और सड़कें बनने से वहां के लोगों की सुविधा के लिए, आवागमन के

(श्री भीमसिंह)

लिए, खाद्य पदार्थों को लाने, ले जाने के लिए और पैसेन्जर्स के आने-जाने के लिए बसों की मात्रा काफी तेजी से बढ़ी। इससे लोगों को सहूलियत हुई और लोगों को फायदा मिला। लोगों के लिये आने-जाने के साधन बढ़े। इसके साथ ही साथ सरकार के ट्रान्सपोर्ट विभाग के पास भी काम बढ़ा।

मैं आपको निवेदन करूंगा कि १९६०-६१ के अन्दर जब कि राजस्थान के अन्दर केवल २८,४०० गाड़ियां थीं, आज १९६३ तक, जबकि १९६४ चालू हुआ है, ३६,०४० गाड़ियां हैं। इन आंकड़ों से यह साफ है कि गाड़ियों का नम्बर बढ़ा है, उसी माफिक ट्रान्सपोर्ट के विभाग का काम भी बढ़ा है। इसको देखते हुए, यह अपने को देखना होगा कि कितनी तेज़ी से काम के अन्दर प्रगति आई है। अब बहुत से लोग अलग अलग दृष्टिकोण से इस विभाग को देखते हैं और जो कमियां उन्हें महसूस हुई हैं उनको काफी मात्रा में इस सदन में रखा। करप्शन के बारे में काफी बातें रखीं, फिटनेस सर्टीफिकेट के बारे में काफी बातें रखीं और ओवर लोड के बारे में चर्चा की और बहुत सी बातें रखीं। मैं एक चीज माननीय सदस्यों को निवेदन करना चाहूंगा कि हमारे ट्रान्सपोर्ट के काम की सक्सेस और कामयाबी जिन लोगों के सहयोग से, जो इसमें एजेंसी लगी हुई हैं उनके सहयोग देने से मिल सकती है उनको तीन ग्रुप में बांटा जा सकता है-एक तो इसमें प्राइवेट आदमी हैं, व्यक्तिगत तौर पर जो इसके प्रति आकर्षित होते हैं वे ऑपरेटर्स आते हैं, उसके बाद गवर्नमेंट आती है और तीसरे जो आदमी सफर करते हैं, जो पब्लिक के आदमी एक जगह से दूसरी जगह जाते हैं। इस प्रकार ऑपरेटर, गवर्नमेंट और पब्लिक इन तीनों का एक दूसरे को सहयोग देने का प्रयास हो तो इसमें ज्यादा से ज्यादा तरक्की हो सकती है, ज्यादा से ज्यादा आगे बढ़ सकते हैं। और अच्छी तरह आगे बढ़ें तभी यह चीज, ट्रान्सपोर्ट का काम कामयाब हो सकता है। आपको यह पता है कि जो महानुभाव यहां ओवर लोड की शिकायत करते हैं, जो ओवर लोढ गाड़ियों को देखते हैं; जैसे मैंने भी देखा है कि लोग छत पर बैठ जाते हैं और पीछे लटकते हुए चले जाते हैं तो हम सब में जो एक कमी है, हमारे मुल्क में एक कमी है वह यह कि जो लोग गाड़ी में बैठे हुए होते हैं, वे मुसाफिर इन सब चीजों का ऐतराज नहीं करते हैं। जहां जो गाड़ी ४५ सीट की है उसमें ६० अगर बैठा रहे हैं तो अगर वह कहें कि हम गाड़ी को चलने नहीं देंगे, तो यह चीज रुक सकती है। लेकिन इतने साहस के साथ कन्डक्टर और ड्राइवर को कोई नहीं कहता......

श्री रघुनाथ बिश्नोई (सांचोर) : अगर कहते हैं तो पीछे रह जाते हैं।

श्री भीमसिंह : सुनिये आप।

तो हर एक आदमी की यह इच्छा रहती है कि अपने को जाना है, अगले स्टेशन तक जाना है, इसलिए दूसरे कहीं भी बैठें, ऊपर बैठ जायं, अपन क्यों बोलें। इसके विपरीत अगर सभी पैसेन्जर सोचने लग जायं कि तकलीफ सभी को होती है और हर एक पैसेन्जर कहे कि गाड़ी नहीं जायगी, देखें कैसे जायगी गाड़ी, हम गाड़ी को नहीं जाने देंगे तो इस तरह की चीज में रुकावट

(श्री भीमसिंह)

आयगी। इस तरह एक जगह साहस के साथ कदम उठायें तो रुकावट आती है। आखिर हमारे पास जितने सब इन्सपेक्टर हैं, इन्सपेक्टर हैं; जितना स्टाफ हमारे पास है-और जितनी गाड़ियों को अपन डील कर रहे हैं–३९ हजार गाड़ियों को-तो सभी जगह इन्सपेक्टर नहीं पहुंच सकता, पुलिस का सिपाही नहीं पहुंच सकता। मेरे कहने का मतलब यह नहीं है कि पुलिस का सिपाही या इन्सपेक्टर काम नहीं करता। वह करता है, लेकिन मैं जिस बात को स्ट्रेस करना चाहता हूं वह है जनता का सहयोग, उससे हम सहयोग की उम्मीद करते हैं।

दूसरे उसी तरह जो ऑपरेटर्स और बस मालिक हैं। ऑपरेटर्स यह महसूस करें कि हमारी मुल्क के प्रति, जनता के प्रति, जवाबदारी है। हम यह महसूस नहीं करें और बस में सवारी भर गई हैं, और दूसरी बस लगी हुई है उसको मौका नहीं दें और अपनी बस भर कर चलें तो दिक्कत आती है। मैंने कई जगह देखा है, ऑपरेटर्स को सरकार ज्यादा से ज्यादा परमिट्स देती है। सरकार जिस रूट का सर्वे करती है कि इस रूट पर इतना लोड है, जिस पर दो गाड़ी ठीक ठीक तरह चल सकती है वहां आठ दस गाड़ियों को देते हैं, ताकि लोगों को ज्यादा सहूलियत मिले। लेकिन ऑपरेटर्स आपस में टर्न बांध लेते हैं; एक दिन एक, दूसरे दिन दूसरा और तीसरे दिन तीसरा और वे इस कोशिश में रहते हैं कि ४५ पैसेन्जर की गाड़ी हो तो ८० पैसेन्जर ले जायं, अस्सी पैसेन्जर उतने पैट्रोल में ले जाना चाहता है ताकि ज्यादा प्रोफिट आये। यह मनोभावना उनकी रहती है।

तीसरा पार्ट आता है वह है सरकार, और उसकी कोशिश रहती है....

श्री रामानन्द अग्रवाल (अलवर): सरकार निर्दोष है!

श्री भीमसिंह: यह मुमकिन नहीं है कि सभी जगह, सभी तरह के क्राइम्स चैक हो जायं। वैसे क्राइम्स होते हैं उनको चैक किया जाता है, लेकिन सभी एक साथ डिटेक्ट हो जायं, यह सम्भव नहीं है। मैं निवेदन करना चाहूंगा कि तीनों एजेन्सीज़ का एक दूसरे को सहयोग हो और एक मिशनरी स्प्रिट से वर्क करें तो जो हमें प्रगति करनी है और देश और जनता की सेवा करनी है वह प्रगति हो सकती है....

श्री रामानन्द अग्रवाल: आपके हिसाब से 'न नौ मन तैल होगा न राधा नाचेगी'। आपकी थ्योरी के माफिक 'न' नौ मन तैल होगा न राधा नाचेगी'।

श्री भीमसिंह: मेरा निवेदन करना है, मैं निराशा लेकर नहीं चलता....

श्री रामानन्द अग्रवाल: आप निराशा की बात कह रहे हैं।

श्री भीमसिंह: जनता आगे बढ़ रही है। लोगों में कॉमनसेंस आ रही है; तो इसमें शक नहीं है कि देश प्रगति करेगा।

श्री रामानन्द अग्रवाल: निराशा की बात आप कर रहे हैं। अपनी मशीनरी पर शक करते हैं।

श्री अब्दुलजब्बार (निम्बाहेड़ा): डिटेक्शन, प्रोसीक्यूशन और पनिशमेंट-इनमें अगर स्ट्रिक्टनैस हो तो बराबर क्राइम कम हो सकते हैं।

श्री भीमसिंह : तीसरी चीज मैं निवेदन करना चाहता हूं करप्शन के बारे में। करप्शन के बारे में चर्चा आई और कई कैसेज़ लोगों ने रखे। मैं सदन को निवेदन कर देना चाहता हूं कि कोई भी आदमी, कोई भी एजेन्सी, कोई भी डिपार्टमेंट कभी पूर्ण नहीं होता। अगर कोई पूर्ण होता है तो भगवान होता है। लेकिन अपन उस चीज की डार्कर साइड लेकर चलते हैं, ब्राइटर साइड को नहीं देखते। मैं समझता हूं कि उस आदमी या उस डिपार्टमेंट के अन्दर अकेले में गड़बड़ी नहीं होती है। करप्शन जो फैलता है तो दोनों तरफ से फैलता है, दोनों तरफ की मनोभावना बिगड़ने से फैलता है। एक आदमी कोशिश करता है कि जल्दी परमिट निकल जाय। जल्दी काम हो जाय। इसके लिए वह पांच पैसे दे देता है और काम निकलवा लेता है। अब इसके विरुद्ध कोई शिकायत करेंगे तो गुमनाम से करेंगे। इस कारण उसकी जांच करने में दिक्कत आती है। अगर कोई गुमनाम से शिकायत आती है तो उस आदमी को तलाश करने पर वह आदमी नहीं मिलता है। हम उस शिकायत को एन्टीकरप्शन और सी० आई० डी० को देते हैं, वह तलाश करते हैं लेकिन वह आदमी नहीं मिलता है। कोई आदमी केस को साबित करने के लिए सामने नहीं आता है। इस तरह से अधूरा सहयोग रहता है। जितना करप्शन हम देखते हैं, सरकार उसको रोकने की कोशिश करती है, उसमें आगे बढ़ती है, थोड़ी बहुत कामयाबी भी होती है, लेकिन पूरी कामयाबी नहीं होती। इसलिए मेरा आप लोगों से निवेदन है कि जिन माननीय सदस्यों ने करप्शन के बारे में चर्चा की, वे थोड़ा फॉर्वर्ड आयें और कोई कॉन्क्रीट केस या चीज सामने रखें और उसको साबित करने में सहयोग दें तभी केस सिद्ध हो सकता है। खाली कह देने के लिए कह दें और बाद में सामने न आयें····

श्री रामानन्द अग्रवाल : Why are you trying to evade the issue ? आपके सामने कॉन्क्रीट फैक्ट्स रखे हैं, कमल एण्ड कम्पनी का। आपने खुद ने स्वीकार किया है, what are you going to do about it ? आप उसकी जांच नहीं करायें और जनता में नहीं जायं, तब तक सिद्ध नहीं हो सकता So what do you say specifically to that ? Where we have put a few cases what you have done about it ? सारे केसेज़, सारी रिपोर्ट्स रखी हैं।

श्री भीमसिंह : मैं आपको पोइन्टवाइज़ जवाब दूंगा; आपने रखा है उसका जवाब दूंगा।

मैं आपके सामने कह रहा हूं कि सौ कैसेज़ में से एक केस कोई ऐसा रख दिया तो क्या हुआ ? आम तौर पर एनोनिमस लैटर्स आते हैं। उनकी इन्वेस्टीगेशन करने में डिफीकल्टी आती है, वह मैं आपके सामने रख रहा हूं। इसके अलावा जिन मुद्दों को उठाया गया है उसमें फिटनेस सर्टिफिकेट के बारे में कहा गया है कि कई चीजें इधर से उधर हो जाती हैं। इस सम्बन्ध में पहले भी यह चीज सरकार के सामने आई थी। इसके लिये सरकार ने यह तरीका निकाला है कि इसके लिये एक बोर्ड होगा जिसमें एस० डी० ओ० और मैकेनिकल इन्सपेक्टर के अलावा एक सीनियर ऑफिसर भी होगा और मैकेनिकल इन्सपेक्टर के उस पर दस्तखत होंगे एस० डी० ओ० के सामने यह आवेगा कि यह चीज कहां तक गलत है और कहां

(श्री भीमसिंह)

तक सही है। इसलिये मैं यह कहूंगा कि इसमें ज्यादा गोलमाल होने की जरूरत नहीं रहेगी। इसका सारा बेस वगैरह लॉ डिपार्टमेंट तैयार कर रहा है।

श्री रामानन्द अग्रवाल : सोरी, स्टेट ऑफ एफेयर्स है। आपने लास्ट ईयर भी कहा था और आश्वासन दिया था।

श्री भीमसिंह : अभी तैयार हो रहा है।

श्री रामानन्द अग्रवाल : कितना समय लगेगा ?

श्री भीमसिंह : जल्दी हो जावेगा।

श्री मानिकचन्द सुराणा (कोलायत) : आपको एक साल तो हो गया और एक साल का आप और समय ज्यादा ही ले लीजिये क्योंकि एक साल तो आपको शायद इसको एडवोकेट जनरल के पास भेजना पड़े उसमें लग जावे। इसके अलावा एक साल और ले लीजिये। इस तरह से तीन साल जावेंगे।

श्री भीमसिंह : ऐसी बात नहीं है।

अब मैं कहूंगा कि आप इसके दूसरे साइड, को लें। दूसरा पहले बेटरमेंट साइड को लें। अगर हम इन्कम को लेते हैं तो ६०-६१ में १.८२ करोड़ और ६३-६४ में १.४४ करोड़ हुई।

इसके साथ साथ मैं कुछ बातें परसेन्टेज के बारे में भी कही गई थीं कि परसेन्टेज बहुत कम है। गाड़ियें बढ़ीं और टैक्स बढ़ा इसलिये आमदनी बढ़ी। मगर मैं यह कहूंगा कि टैक्स के पोते तो सिर्फ १६ लाख बढ़ा है और बाकी २८ लाख जो बढ़ा है वह प्लानिंग और विजिलेन्स के कारण बढ़ा है और जो लीकेज होता था और जो लोग चोरी करते थे वे पकड़े गये और २८ लाख की आमदनी हुई। इसके साथ साथ चालान को देखें तो आपको मालूम होगा कि १९६१ में १५२३ चालान किये गये जब कि आज ६३-६४ में २८७३ चालान किये गये। इससे विजिलेन्स बढ़ा है और इसके साथ साथ लीकेज होता था वे केसेज भी डिटेक्ट हुए हैं।

श्री रामानन्द अग्रवाल : क्राइम्स ज्यादा बढ़ रहे हैं ?

श्री भीमसिंह : क्राइम्स ज्यादा नहीं बढ़ रहे है, चैकिंग ज्यादा हो रहा है।

श्री गोकुलप्रसाद शर्मा (मांडल) : क्राइम्स ज्यादा बढ़ रहे हैं, यह तो सही है।

श्री भीमसिंह : चैकिंग ज्यादा हो रहा है इसलिये यह सब हो रहा है।

इसके अलावा पहले डिसलोज्ड ओपरेटर्स ४०४ थे, अब उसके बजाय १११ ही रह गये हैं। उनको सबको नई रूट देकर रीहेबिलिटेट किया है। इसके अलावा परसेन्टेज के बारे में प्रश्न उठाया गया कि मुलाजिमों पर ज्यादा खर्च होता है।

श्री कृष्णकुमारगोयल (कोटा) : मैंने कई बातें इस सम्बन्ध में कहीं।

श्री भीमसिंह : परसेन्टेज के बारे में मैं निवेदन करना चाहूंगा कि यह ज्यादा खर्चा महकमे पर होता है। मैं सदन की

(श्री भीमसिंह)

जानकारी के लिये बताना चाहता हूं कि सन् ५६-५७ में ७·२ पर्सेन्ट था और अभी ६३-६४ में ४·७ परसेन्ट है। मैं यह कहूंगा कि दूसरी स्टेटों में जो परसेन्टेज है वह ज्यादा है। पंजाब में हम देखें तो मालूम होगा कि वहां पर १० परसैन्ट है और मध्यप्रदेश में १३ परसेन्ट है। अगर हम इस सम्बन्ध में नेबरिंग स्टेटों को देखते हैं तो हमारा परसेन्टेज बहुत कम है उनके मुकाबले में।

श्री गोकुलप्रसाद शर्मा : पिछले साल से कम है।

श्री भीमसिंह : आपने यह प्रश्न उठाया कि इन्कम में ज्यादा होने से एक्सपेन्डीचर बढ़ा है। इस साल के बजट के अन्दर अगर आप देखेंगे तो आपको मालूम होगा कि हमने ३ फ्लाइंग स्क्वेड्स और दो वेइंग मशीनों के लिये रखा है उससे ८४ हजार की खर्चा इन दोनों चीजों में बढ़ा है। ये फ्लाइंग स्क्वेड्स बनाना बहुत जरूरी था क्योंकि एक ही फ्लाइंग स्क्वेड से सारे राजस्थान में चैकिंग होना सम्भव नहीं था, इसलिये हमने ३ फ्लाइंग स्क्वेड्स रखे, ताकि इससे ज्यादा चैकिंग हो सके। अब जिन जिन माननीय सदस्यों ने ....

श्री उमरावसिंह ढाबरिया (बनेड़ा) : पोइन्ट ऑफ क्लेरीफिकेशन, सर, आपके चैकिंग इन्सपेक्टर्स होते हैं उनका कोई निशान नहीं होता है जिससे कि उनको पहिचाना जा सके कि ये चैकिंग इन्सपेक्टर हैं। इसलिये मैं निवेदन करूंगा कि उनके, बिल्ले या कोई निशान जरूर होना चाहिये जिससे मालूम हो सके कि ये इन्सपेक्टर हैं।

श्री भीमसिंह : आपको जानकारी तो होनी चाहिये। मगर फिर भी मैं आपको जानकारी के लिये बता देना चाहता हूं कि इन्सपेक्टर के खाकी यूनिफोर्म होती है और स्टार होता है और राजस्थान ट्रान्सपोर्ट का बैज होता है और कैप होती है।

श्री उमरावसिंह ढाबरिया : अगर इस तरह की व्यवस्था है तो भी वे पहिन कर नहीं आते हैं। कई दफे मैंने उनसे पूछा कि आप वर्दी में क्यों नहीं हैं तो उन्होंने कहा कि नहीं मिलती नहीं है।

श्री भीमसिंह : अगर आप नाम बतावें तो उनके खिलाफ जरूर एक्शन लिया जावेगा। वर्दी में नहीं हों तो पहिचाना नहीं जा सकता।

एक माननीय सदस्य: क्या सरकार यह उचित नहीं समझती कि उनको बजाय उनके पैसों से वर्दी बनवाने के सरकार वर्दी सप्लाई करे।

श्री भीमसिंह : जो चीज रूल्स में है वह तो है ही। सरकार से बनवाकर देने की बात है तो सरकार देगी और अगर उनको खुद को बनाने की बात रूल्स में है तो वे बनावेंगे।

श्री रामानन्द अग्रवाल : आपको रूल्स बदलने का अधिकार है।

श्री भीमसिंह : दूसरी बात मैं यह निवेदन करना चाहता हूं कि श्री मानसिंह महार ने जो स्टेम्पेड कांड हुआ उसके बारे में बहुत कुछ कहा। उसमें केवल एक आदमी मरा, उसको लेकर काफी चर्चा की गई और इसकी जिम्मेदारी ट्रान्सपोर्ट पर डाली गई।

(श्री भीमसिंह)

इन सारी चीजों के लिये मैं दो बात निवेदन करूंगा। स्कूटरों के बारे में जब २८-९-६३ को लोगों का रजिस्ट्रेशन होने लगा तो उसमें काफी हंगामा हो गया और लॉ एन्ड ऑर्डर के बिगड़ने की हालत पैदा हो गई। ऐसी कन्डीशन में होम मिनिस्टर ने इन्टरफियर, उसको करना जरूरी था, किया। इसके बारे में हमने सेन्टर गवर्नमेंट को लिखा कि इस प्रकार के मामले किस तरह से कन्ट्रोल कर सकते हैं। इसके बारे में मैं कुछ एक्सट्रेक्ट पढ़कर आपको सुनाना चाहूंगा, उससे आपको सारी स्थिति स्पष्ट हो जावेगी। आर० आर० राय, अन्डर सेक्रेटरी, गवर्नमेंट ऑफ इन्डिया के हेवी इन्डस्ट्री डिपार्टमेंट के हैं, उनको हमने रेफर किया और अपने यहां के डिप्टी डाइरेक्टर को भी भेजा गया। उन्होंने खुलासा जवाब दिया जो मैं उपाध्यक्ष महोदय की आज्ञा से पढ़ कर सुना देना चाहूंगा :

"If a new dealer is appointed in a particular territory for the first time it would suffice if he brings this to the notice of the State Controller. In such cases no further instructions or approval of the State Government are required to the arrangements to be followed for the distribution and sale of scooters".

साथ ही उन्होंने आगे जाकर लिखा है :

"The State Controller of the Scooters need not interfere in the matter."

और आखिर में उन्होंने लिखा है :

"I may add for your information that if and when you come across any instance of violation of the Scooter Control Order, the proper course for you would be to refer the mattor, if necessary, to this department for instructions."

ऐसी परिस्थिति के अन्दर ट्रान्सपोर्ट विभाग का कोई हस्तक्षेप करना मुनासिब नहीं था।

(१.०० म० प०)

परिस्थिति ऐसी बिगड़ी कि जब दूसरी डेट पड़ी, दो तीन हजार आदमी लाइन में बैठे, जो गाड़ियां लेना चाहते थे, एक दूसरे को रेश किया, स्टेम्पीड हुए और लॉ एण्ड ऑर्डर की सिच्युएशन बिगड़ी, पुलिस वहां मौजूद थी, फिर धक्कम-धक्के में जो काण्ड हुआ वह हुआ। इस विषय में इस अवसर पर कट मोशन न आकर लॉ एण्ड ऑर्डर, की पुलिस की डिमांड के समय माननीय सदस्य लाते तो उस समय इसका जवाब दिया जाता।

सी०टी०एस० की बात मानसिंहजी ने रखी, आपने रखी। आपकी जानकारी के लिये निवेदन करना चाहूंगा कि जो कम्प्लेन्ट है कि यह सही रूट्स पर नहीं चल पा रही हैं, इसके बारे में एक कमेटी बैठाई थी। मैंने एक क्वेश्चन के आन्सर में कहा था कि १३ गाड़ियों की परमिट दी हुई थी और उस वक्त दी हुई थी जब जयपुर की आबादी डेढ़ लाख की थी, आज जयपुर की आबादी

Page No. 91

(श्री भीमसिंह)

५ लाख हो गई है और गाड़ियों का बढ़ाना जरूरी है। आर०टी०ओ० के पास परमिशन वगैरह की दरखास्तें भी आई थीं और इस प्रकार की रिकमण्डेशन्स भी सरकार के पास आई थी कि ५० गाड़ियां बढ़ाई जायं, पर जब तक गाड़ियों की कन्डीशन, टिकटों की दर वगैरह के सम्बन्ध में निश्चित न हो जायं तब तक गाड़ियां नहीं बढ़ाई जा सकती। इसलिये यह किया गया है कि १३ गाड़ियों से सारे जयपुर के एरिया को कवर किया जाय।

दूसरी चर्चा टिकट्स के बारे में आई। इस सम्बन्ध में मैंने पहले भी निवेदन किया है, ८ पाई पर-माइल और फ्रेक्शन ऑफ इट लिया जाना चाहिये, यह सारी स्टेट केरेजेज के लिये है। जिनकी तुलना स्टेज केरेजेज में हैं वे ८ पाई पर-माइल के बजाय ८ पैसे चार्ज कर रहे थे उनका चालान भी हुआ। उनका कहना है कि हमारी ओम्नि बसेज हैं। ओम्नि बस और स्टेज केरेज में फर्क होता है। स्टेज केरेज में फाटक होता है, लगेज कैरियर होता है और ओम्निबस के फाटक नहीं होता, लगेज कैरियर नहीं होता, ओम्निबस में सर्टेन परसेन्टेज आदमी खड़े हों, यह भी अलाउ करते हैं। अब मैं आपकी जानकारी के लिये निवेदन करना चाहूंगा कि हम अब इस नतीजे पर पहुंचे, हैं कि दूसरी जगह के रूल्स वगैरह को देख कर कि हमारे यहां अ्राउट राजस्थान जितनी सी०टी०एस० बसेज हैं उनकी देहली वगैरह के पैटर्न पर रेट्स मुकर्रर करें। इन सारी चीजों को लॉ पोइंट ऑफ व्यू से एग्जामिन करने के लिये लीगल रिमेम्ब्रेन्सर, लॉ डिपार्टमेंट में भेजा है ताकि कोई पार्टी चैलेन्ज न कर सके, स्टेज केरेज और ओम्नि बस में किस तरह डिस्टिंग्विश करेंगे तो इन सारी चीजों को प्रोवाइड करने के लिये भेजा है और यह सेशन एडर्जन होगा उससे पहले पहले आ जायगा और नई रेट्स लागू कर देंगे, रीजनेबल रेट्स देहली वगैरह में हैं उस स्तर पर ले आयेंगे।

श्री रामानन्द अग्रवाल : गवर्नमेंट द्वारा जो भी रेट्स फिक्स की गई हैं, उनको प्राइवेट पार्टी वायोलेट करके हाई रेट्स वसूल कर रही है, उस पार्टी को गवर्नमेंट ने क्यों नहीं मनवाया ? ऐसी क्या स्थिति पैदा हो गई गवर्नमेंट के लिये कि एक प्राइवेट पार्टी की ऐसी प्रिविलेज्ड पोजीशन बना दी जाय और कमेटी मुकर्रर करें......

श्री भीमसिंह : अगर कोई आदमी लॉ को वायोलेट करता है तो उसे लॉ के अनुसार ही उसे सजा मिलती है। इन्होंने वायोलेट किया तो कानून के अनुसार चालान किया गया, पिन डाउन किया गया।

श्री रामानन्द अग्रवाल: आपको एम्पल पॉवर्स हैं, आप उनके परमिट को कैंसिल कर सकते हैं, सस्पेन्ड कर सकते हैं, वह क्यों नहीं किया। आपने इस प्रकार का एक्शन न लेकर इनको खुला छोड़ रखा है इस तरह कानून को वायोलेट करने के लिये और इस तरह का किराया वसूल करने के लिये।

श्री भीमसिंह : ६० चालान हुए हैं, कोई दो-चार चालान होने का सवाल नहीं है। इन चालान्स का ही यह नतीजा है कि

(श्री भीमसिंह)

वे कहते हैं कि कुछ रेट्स निश्चित हो जायं सरकार ने उन्हें पिन डाउन किया है, उसका ही यह नतीजा है।

श्री रामानन्द अग्रवाल : इन्होंने कानून को वायोलेट किया तो आपने इनके परमिट कैंसिल क्यों नहीं किये, सस्पेन्ड क्यों नहीं किये ?

श्री भीमसिंह : कायदे के माफिक हो सकता था वह किया, डिक्टेटरशिप तो हम कर नहीं सकते। आर० टी० ओ० को मूव किया हुआ है।

श्री रामानन्द अग्रवाल : और कोई ए०बी०सी० ज्यादा किराया वसूल करता है तो यही करते हैं ?

श्री भीमसिंह : ए०बी०सी० कोई हो चालान कर देते हैं।

श्री रामानन्द अग्रवाल : तो मैं कहूंगा कि जुडिशियल इन्क्वायरी कराने के लिये आपके डिपार्टमेंट ने नोट तैयार किया, उसको दबाने की कोशिश की जा रही है।

श्री भीमसिंह : किस चीज की जुडिशियल इन्क्वायरी ?

श्री रामानन्द अग्रवाल : सी. टी. एस. में ज्यादा किराया वसूल कर रहे हैं, रूल्स को वायोलेट कर रहे हैं, इसकी जुडिशियल इन्क्वायरी के लिये क्या कोई मूव नहीं है ?

श्री भीमसिंह : इस बारे में जुडिशियल इन्क्वायरी के लिये कोई मूव नहीं है।

श्री रामानन्द अग्रवाल : किस बारे में हैं ?

श्री भीमसिंह : आप ही खबर दे रहे हैं, आप ही बताओ किस बारे में हैं ?

श्री रामानन्द अग्रवाल : मैं स्पेसिफिकली कहता हूं इस कम्पनी के बारे में है कि जुडिशियल इन्क्वायरी होनी चाहिये; कम्पनी ने किराये के ज्यादा पैसे चार्ज किये हैं, किस तरह ये लोगों से एसोसियेटेड हैं। मैं कहता हूं प्रोपोजल पेंडिंग है पर पोलिटिकल रीजन्स और प्रेशर की वजह से उसे दबाया जा रहा है।

श्री भीमसिंह : ज्यादा पैसे चार्ज करने के बारे में कोई प्रोपोजल पेंडिंग नहीं है।

श्री मानिकचन्द सुराणा (कोलायत): कुल चालानों में कितना रुपया जुर्माना किया गया ?

श्री भीमसिंह : इसके सम्बन्ध में हाउस में स्पेसिफिक क्वेश्चन आया था, उसके उत्तर में मैंने सारे डिटेल्स रखे थे कि कुल कितना जुर्माना किया गया, कुल कितने चालान हुए; यह सब रखा था, अभी तो ऑफ हैंड मैं कुछ नहीं कह सकता।

श्री रामानन्द अग्रवाल : मोटर विहिकल एक्ट के तहत आपको एम्पल पॉवर्स हैं, आप उनके परमिट कैंसिल कर सकते हैं, सस्पैंड कर सकते हैं।

श्री भीमसिंह : मोटर विहिकल्स एक्ट की धारा ६० में यह है कि चालान होता है, उसके तहत कार्यवाही हो रही है।

श्री रामानन्द अग्रवाल : परमिट सस्पैंड करने के पॉवर्स हैं कि नहीं ?

श्री भीमसिंह : दूसरे कहना चाहूंगा कि मलिकराम कालेड़ा के द्वारा नेशनल डिफेंस फंड के जमा न कराने के बारे में कहा…

श्री रामानन्द अग्रवाल : इसका उत्तर नहीं दिया कि रूट कैंसिल या सस्पेन्ड करने के पावर्स हैं कि नहीं ?

श्री मानिकचन्द सुराणा : इसका उत्तर कैसे दें, कमल एण्ड कम्पनी से ताल्लुकात हैं।

श्री भीमसिंह : मलिकराम कालेड़ा के फंड्स में लाखों की बात कही गई। लाखों की बात तो नहीं, पर सदन में पहले भी १५ हजार रुपयों का प्रश्न उठा। उस समय इस सम्बन्ध में पूरी जानकारी दी गई थी। १५ हजार में से ६ हजार उसने जमा करा दिया, बाकी बैंक में जमा थे। इन सारी इर्रेगुलेरिटीज के बारे में एडीशनल आई० जी० पी० एन्टीकरप्शन को दिया गया। एडीशनल आई० जी० एन्टीकरप्शन ने पूरी जांच के बाद रिपोर्ट भेजी है कि एन्टीकरप्शन का कोई केस नहीं बनता।

श्री मानसिंह महार (आमेर) : ४२० का मुकदमा क्यों नहीं चलाया, एन्टीकरप्शन का कोई केस नहीं बना तो ?

श्री भीमसिंह : एडीशनल आइ. जी. एन्टीकरप्शन की कम्प्लीट रिपोर्ट थी कि एन्टीकरप्शन का कोई केस नहीं बनता, इर्रेगुलेरिटीज हैं। जो टेक्निकल एड्वाइज् एडीशनल आई. जी. पी. एन्टीकरप्शन के यहां से आई उन्हीं के अनुसार किया गया है।

श्री मानसिंह महार : आप इस तरह शील्ड मत कीजिये कृपा-पात्रों को।

श्री रामानन्द अग्रवाल : बैंक में जमा कराया। असेम्बली में यह प्रश्न आया, इतने अर्से तक नेशनल डिफेन्स के पैसे को उसने विथ्हैल्ड किया, इसको सरकार उचित मानती है क्या ? इस बारे में गवर्नमेंट ने क्या एक्शन लिया ?

श्री भीमसिंह : उन्होंने जो सारी डिटेल्स दी हैं उसमें कहा है कि इसमें कुछ डिले हो गई। आखिर उसने ७ हजार रुपये चीफ मिनिस्टर के फंड में जमा करा दिये।

श्री गोकुलप्रसाद शर्मा (मांडल): ये पैसे किस नाम से जमा थे ?

श्री भीमसिंह : मैंने सवाल के दौरान में भी निवेदन किया था कि बैंक के अन्दर जो रजिस्टर्ड ऑर्गेनाइजेशन है ट्रांस्पोर्ट कंपनी उसके खाते में जमा थे।

श्री गोकुलप्रसाद शर्मा : वार फंड का पैसा ट्रांस्पोर्ट कम्पनी रखे तो आपको कोई भी रिपोर्ट भी मिलती थी कि ऐसा क्यों किया गया, उसके खाते में लाखों रुपये हो सकते हैं।

श्री भीमसिंह : जब तक डिफेन्स फन्ड में जमा नहीं कराये तो कहीं तो बैंक अकाउन्ट में रखेगा।

श्री गोकुलप्रसाद शर्मा : कोई भी सरमाएदार जिसके पास पैसा है डिफेन्स फंड का अपने खाते में रख सकता है। सरमाएदारों के लिये।

श्री भीमसिंह : जब तक नहीं जमा कराता……

श्री सतीशचन्द्र अग्रवाल (जौहरी बाजार, जयपुर) : क्या यह सही है कि एन्टीकरप्शन आइ. जी. पी. ने जो रिपोर्ट दी है उसमें उसने कहा है कि गवर्नमेंट सर्वेन्ट्स के जो करप्शन के केसेज होते हैं उन्हीं को केवल वे डील करते हैं। प्राइवेट इन्डिवीजुअल्स अपनी पब्लिक कैपेसिटी में कोई भी कार्य करे तो एन्टीकरप्शन डिपार्टमेंट के स्कोप में नहीं आता है ?

श्री भीमसिंह : इन वर्ड्स में तो नहीं लिखा है। उन्होंने यह जरूर लिखा है कि यह मामला एन्टीकरप्शन के परव्यू में नहीं आता है।

श्री रामानन्द अग्रवाल : आप इस केस को अस्पताल में भेज दें। डॉक्टर की राय पूछ लीजिये।

श्री सतीशचन्द्र अग्रवाल : जब एन्टी करप्शन की परव्यू में आता नहीं है, एन्टीकरप्शन डिपार्टमेंट प्राइवेट इन्डिवीज्युअल्स की पब्लिक कंडक्ट के बारे में इन्क्वायरी नहीं कर सकता तो सरकार फिर एन्टीकरप्शन डिपार्टमेंट की इन्क्वायरी से संतुष्ट होकर बैठ गई ? क्यों नहीं लॉ डिपार्टमेंट के पास भेजा कि ब्रीच ऑफ ट्रस्ट, ४२० का केस, मिस-एप्रोप्रिएशन या एम्बेजलमेंट का चार्ज लग सकता है या नहीं ?

श्री भीमसिंह : आपके सुझाव के अनुसार लॉ डिपार्टमेंट को भेजकर लीगल ओपीनियन लेंगे और आगे का एक्शन क्या हो सकता है........

श्री रामानन्द अग्रवाल : कैसे बच सकता है ?

श्री उपाध्यक्ष : That is, all right. Please continue.

श्री भीमसिंह : फिर कुछ टाइमिंग्ज के चेंज के बारे में मंडावर से आने वाले माननीय सदस्य ने सवाल रखा। वहां के सरपंच ने मूव किया था आर. टी. ए. को और उन्होंने टाइम चेंज कर दिया था। उसके बाद में एग्रीव्ड पार्टी हाई कोर्ट में गई और हाई कोर्ट ने आर. टी. ए. के जजमेंट को रद्द कर दिया और पहले के टाइम्स मुकर्रर कर दिए। उसके अनुसार चल रहा है।

फिर श्री रामकिशनजी ने बताया कि जो रिपोर्ट पेश हुई है उसमें सिवाय फिगर्स के कुछ नहीं है। मैं निवेदन करूंगा कि जितना भी डिपार्टमेंट का वर्क हुआ, वह सारी रिपोर्ट मौजूद है और उन्होंने कहा कि पड़ौसी राज्यों से अपनी हालत खराब है। तो मैंने परसेंन्टेज की फिगर्स है वह बतादी। उनसे साफ है कि पड़ौसी राज्यों की हालत अपने से अच्छी नहीं है। श्री कृष्णकुमार गोयल ने यहां रखा कि जो रूट्स हैं वे जनता की सुविधा के आधार पर न रख कर इन्डिवीजुअल्स के आधार पर रखे जाते हैं। मैं निवेदन करूं जहां-जहां पंचायतें, सरपंच, म्यूनिसिपैलिटीज या एम. एल. एज. के प्रोपोजल्स आते हैं कि इस एरिया के अन्दर और गाड़ियां जरूरी हैं, नये रूट्स निकालने चाहिये तो वहां का सर्वे होता है और सर्वे होकर सारी चीज देखकर उसके बाद में गजट नोटीफिकेशन निकालकर एप्लीकेशन्स इन्वाइट होती हैं, उसी आधार पर परमिट्स देते हैं। यह जरूरी नहीं है कि ऑपरेटर्स की सुविधा के हिसाब से यह करें। जो कोई एरिया अनएक्सप्लॉडेड है और जहां बस चलाने से ज्यादा फायदा हो सकता है तो

(श्री भीमसिंह)

ऑपरेटर्स भी एप्लीकेशन्स करने के लिये आजाद हैं। उस पर डिसाइड कर परमिट्स मिलती हैं। इस तरह से इन्डिविजुअल ऑपरेटर्स और पब्लिक के रिक्वेस्ट पर भी सर्वे होकर पर्मिट्स दी जाती हैं।

श्री रघुनाथ बिश्नोई (सांचोर): उन्होंने स्टेट रोडवेज के लिये कहा था।

श्री कृष्णकुमार गोयल (कोटा): नहीं प्राइवेट ऑपरेटर्स के लिये कहा था।

श्री भीमसिंह: दूसरा उन्होंने कहा कि परमिट देने में पक्षपात होता है। अगर कोई कॉन्क्रीट केसेज़ सामने आये तो विचार किया जा सकता है। दूसरे एक माननीय सदस्य ने कहा कि परमिट मिलने में देरी होती है। यह बात सही है कि पहले पांच आर. टी. एज़. के सेपरेट चेयरमैन थे, वे रेवेन्यू बोर्ड के मेम्बर्स थे उनको काफी काम रहता था। यह पार्ट टाइम काम था तो पूरा टाइम डिवोट नहीं कर पाते थे। इसलिये हावा साहब का जो डिपार्टमेंटल इन्क्वारीज में थे उनको पांचों कमेटियों का चेअरमैन बना दिया गया, इसलिये कि ज्यादा आउटपुट हो सके और ज्यादा आउटपुट भी हो रहा है। फिर भी जो टाइम ऑब्जेक्शन्स इन्वाइट करने में या और रूटिन में लगता है उसको मिनी-माइज़ किया जाता है। पहले ४-४ और ५-५ महीने लग जाते थे, अब दो-दो, तीन-तीन महीने में डिस्पोज कर सकते हैं।

श्री गोकुलप्रसाद शर्मा: जब भी उदयपुर में मीटिंग्ज़ हुई और मीटिंग्ज़ का एलान किया गया तो वे साहब वहां पर नहीं पहुंचे। एक भी परमिट इश्यू नहीं हुआ। हजारों आदमी आए और चले गए। सरकार को कितना नुकसान हुआ, इसके लिये कौन जिम्मेदार है?

श्री रघुनाथ बिश्नोई: हावा साहब।

श्री उपाध्यक्ष: One at a time.

श्री गोकुलप्रसाद शर्मा: लाखों रुपयों का नुकसान क्यों हुआ? पांच मीटिंग कैंसिल हो गईं।

श्री भीमसिंह: प्रोग्राम निकालते हैं तो जरूर अटेन्ड करना चाहिये। फिर भी जहां पांच चेअरमैन थे वहां पर एक चेअरमैन होने के बाद काम ज्यादा निकलता है।

श्री गोकुलप्रसाद शर्मा: मैं यह अर्ज नहीं कर रहा हूं। मैं कहता हूं कि परमिट इश्यू करने की जो मीटिंग्ज़ बुलाई गईं और फिर कैंसिल हो गई उसका जो नुक्सान हुआ स्टेट को, उसके लिए कौन जिम्मेदार है?

श्री नाथूराम मिर्धा (कृषि मंत्री): जो आर० टी० ओ० का चेअरमैन है, माननीय सदस्यों को मालूम होगा कि पिछले दो-चार माह में, जो मीटिंग्ज़ के अन्दर उनकी ड्यूटीज़ थी उनमें पोस्टपोनमेंट लेनी पड़ी।

श्री गोकुलप्रसाद शर्मा: साल भर हो गया।

श्री नाथूराम मिर्धा: करीब ४–५ महीने हो गए। हमने चेअरमैन की एमर्जेन्सी के जरूरी कामों के अन्दर कहीं दूसरी जगह भेजना पड़ता है, तो यह टेम्पोरेरी चीज है, फैमिन का टाइम है। फूड समस्या मैन

(श्री नाथूराम मिर्धा)

क्वेश्चन है। यह चेअरमैन बहुत अच्छे तरीके से काम कर रहा है, उसको इस बिना पर हटा दिया कि पिछले दो-तीन महीनों से काम नहीं किया, तो वाजिब नहीं।

श्री भीमसिंह : वह एक क्वाजी जुडीशियल बॉडी है। तो मैं कह रहा था कि यहां कहा गया कि लाखों के टैक्सेज बकाया हैं। तो अलग अलग सालों के अन्दर मैं निवेदन करूं कि १९६३ के अन्दर जो करेंट डिमांड थी, उसमें ९२ परसेंट काम हुआ है और जो एरियर्स थे, ४७.४ परसेंट कलेक्शन हुआ है। कलेक्शन के फीगर्स करीब करीब पूरे हैं। उसके अलावा यहां पुष्पा मोटर्स कंपनी के बारे में माननीय सदस्य ने कहा कि बहुत सी गाड़ियां लेकर बाहर बेच दीं। मैं इस बारे में निवेदन करूं कि कारशल विहिकल्स कन्ट्रोल ऑर्डर १९६३ में आया तो उन्होंने जानकारी स्पष्ट नहीं दी कि जो गाड़ियां बाहर भेजी गईं वे १९६३ से पहले या पीछे? अगर पहले भेजी हैं तो उनको कोई रोक नहीं सकता। अगर १९६३ के बाद में तो माननीय सदस्य मुझे जानकारी दें तो उस पर जरूर एन्क्वायरी की जायगी। इसके अलावा कोटा ट्रान्सपोर्ट कम्पनी के बारे में चर्चा की। इसके अन्दर सवाल भी आया था। तब भी मैंने निवेदन किया था कि लाखों रुपए बकाया उसके खिलाफ नहीं है, ३१ हजार बकाया है, थर्ड और फोर्थ क्वार्टर १९६३ और फर्स्ट क्वार्टर १९६४ की है। और उसके लिए उनको ....

श्री भैरोंसिंह (किशनपोल, जयपुर): इसमें पैसेन्जर टैक्स का भी बकाया है।

श्री भीमसिंह : मेरे पास तो जो भी फिगर्स हैं वे ही बता रहा हूं।

उनको रेगुलर नोटिस दिया जाना था। वह सर्व किया जा चुका है। कार्यवाही हो रही है और वसूलात जल्दी से जल्दी होंगी।

आपने ८ वां पोइन्ट गाड़ियों के अलॉटमेंट का रखा था। पांच-छः नाम नोट करवाये थे। पहला नाम नवाब साहब टोंक का है। मैं आपको बताऊं कि हमारे यहां तीन किस्म का कोटा आता है। एक आता है रेगुलर कोटा। आम आदमी उसमें रजिस्टर करवाते हैं अपना नाम जिनको लेना होता है। दूसरा है स्टेट का कोटा और तीसरा टैक्सी का कोटा। यह बताया गया कि इनको गाड़ियां स्टेट कोटे से दे दी गईं। किस परिस्थिति में दे दी गईं? सबसे ज्यादा डिमान्ड फियेट की रहती है। दूसरे नम्बर पर एम्बेसेडर और तीसरे में स्टेण्डर्ड जिसको कोई मांगता नहीं। स्टेट कोटा में गाड़ी कोई लेने वाला न हो तो जो रेगुलर कोटा में लेना चाहते हों उनको अलॉट कर दी जाती है। ६३ में नवाब साहब को अलॉट की और चार लेप्स हुईं और एक उन्होंने मांगी थी सो उनको दे दी। फिर आर० के० गर्ग और जितेन्द्रसिंह मसूदा। आर० के० गर्ग के बारे में इतने से शोर्ट पीरियड में मैं जानकारी नहीं कर सका हूं। वे गवर्नमेंन्ट सर्वन्ट तो नहीं हैं। उन्होंने स्टेण्डर्ड में कराया होगा और इसमें खाली होगा तो दे दिया होगा। जितेन्द्रसिंह मसूदा के लिए मैं निवेदन करना चाहता हूं। He is Doctor and Professor in the Institute of Public Administration under the Central Government. वे पब्लिक सर्वेन्ट

Page No. 97

(श्री भीमसिंह)

हैं, ऑफिशियल केटेगरी में आते हैं। सेन्टर के जरूर है। चूंकि लेने वाला कोई नहीं था, कोटा लेप्स हो रहा था और वे राजस्थान के निवासी थे, इसलिए उनको अलॉट कर दी।

श्री राधाकृष्ण गोयल (टौंक) : आर०-जे०टी०आर० किसको अलॉट हुई ?

श्री भीमसिंह : ऑफ एन्ड ऑन तो नहीं बता सकता। पूरी लिस्ट सुन लीजिये।

श्री सतीशचन्द्र अग्रवाल (जौहरी बाजार, जयपुर) : फियेट का बताये !

श्री भीमसिंह : श्री अमरसिंह बीकानेर, एच०एच० बीकानेर; ये दोनों अलग अलग व्यक्ति हैं। इनको एम्बेसेडर कार अलाट हुई, सैकिन्ड हाफ ऑफ १९६३ में अलॉट हुई। एम्बेसडर कार के नये मोडल की हवा चल रही थी। लेने वाला कोई था नहीं। जिन ऑफिसर्स के नाम अलॉटमेन्ट ड्यू था, किसी के पास पैसा नहीं था इसलिए रिफ्यूज कर दिया था और चूंकि कोटा लेप्स हो रहा था तो उस कन्डीशन के अन्तर्गत जिनको रेगुलर कोटा में दरख्वास्त थी उनके नाम अलॉटमेन्ट हुआ।

फिर क्वेश्चन पूछा था, रामकिशोरजी और बरकतुल्ला साहब के बारे में। इसके बारेमें मैं निवेदन करना चाहूंगा कि रीसेल के बारे में चर्चा की। सेन्ट्रल गवर्नमेंट का क्लेरिफिकेशन कई बार आ चुका है। सेल की परमिशन स्टेट कन्ट्रोलर ऑफ मोटर कोर्स दे सकता है। लेटर जो आया है उसको तीन लाइन का एक्स्ट्रेक्ट पढ़ कर सुना देता हूं।

"On reconsideration it has been decided not to fetter the discretion of the State Controller of Motor Cars in the matter of granting or refusing requests of individuals, firms etc. for the re-sale of cars before the expiry of two years from the date of their first purchase."

तो स्टेट कन्ट्रोलर ऑफ मोटर कार्स को यह ओप्शन है।

श्री कृष्णकुमार गोयल (कोटा) : ऐसा क्या कारण था ?

श्री भीमसिंह : गाड़ी में मैकेनिकल डिफेक्ट हो सकता है। कोई खराबी हो सकती है। उसकी रेगुलर सेक्शन लेकर बेच सकते हैं।

श्री भैरोंसिंह : क्या मिनिस्टर ने सेन्क्शन अपने मातहत से ली ?

श्री भीमसिंह : थर्ड पोइन्ट श्री हांडा के बारे में है।

श्री भैरोंसिंह : इसका पहले आप जवाब दें। मिनिस्टर ने सेन्क्शन अपने मातहत से लेकर बेची गाड़ी बाद में ?

श्री भीमसिंह : मातहत का सवाल नहीं है। उनसे सेन्क्शन ली है, एज स्टेट कन्ट्रोलर ऑफ मोटर कार्स।

श्री भैरोंसिंह : कन्ट्रोलर मिनिस्टर का सबोर्डिनेट था और मिनिस्टर ने सबोर्डिनेट से सेन्क्शन लेकर गाड़ी बेची ?

श्री भीमसिंह : डाइरेक्टर से नहीं ली इन दी केपेसिटी ऑफ स्टेट कन्ट्रोलर ऑफ मोटर कार्स से उन्होंने परमिशन ली।

श्री सतीशचन्द्र अग्रवाल : स्टेट कन्ट्रोलर ऑफ मोटर कार्स एक्स ऑफिशियो डाइरेक्टर ही है ।

श्री भीमसिंह : यह आप भी जानते हैं और हम भी जानते हैं ।

श्री रामानन्द अग्रवाल (अलवर): आप जानते हैं·········

श्री भीमसिंह : तीसरी चीज···

श्री भैरोंसिंह : यह डिस्प्यूटेड पोइन्ट है। एक मिनिस्टर तीन गाड़ियां ले ले और गाड़ियां लेकर उनको सेल करदे । पहली ली सेल कर दी, दूसरी ली सेल कर दी और तीसरी ली और सेल कर दी । अपने मातहत से परमीशन लेकर गाड़ियों का इस प्रकार रिसेल करके जो मुनाफा रिसेल से हो सकता था वह उठाने के लिए मातहत से नाजायज कार्यवाही करवा कर इस प्रकार का बेजा फायदा उठाया ।

श्री भीमसिंह : दूर की जायगी यह..

श्री भैरोंसिंह : कोई दूर नहीं होगी । विक गई । लोगों के पास गाड़ी पड़ी है ।

श्री भीमसिंह : किसी के पास गाड़ी दो साल भी रहती है तो २ हजार मील ही चल पाती है और किसी के पास दो साल अधिक काम है तो अधिक चल सकती है । विदिन ए इयर २० हजार और ४० हजार का माइलेज गाड़ी कर लेती है । गाड़ियां गैराज में हैं, उनको आये पांच-छः महीने हुए हैं, लेकिन एक एक गाड़ी बीस-तीस हजार मील चल चुकी हैं ।

श्री सतीशचन्द्र अग्रवाल : इसका मतलब यह हुआ कि रामकिशोर जी व्यास को गाड़ी रिसेल करने के लिए स्टेट कन्ट्रोलर ऑफ मोटर कार्स ने इजाजत दी, तो उस समय वह गाड़ी ३० हजार मील चल चुकी थी ?

श्री भीमसिंह : मुझे नहीं मालूम है ।

श्री रामानन्द अग्रवाल : हमारा कहना यह नहीं है कि यह रिसेल बगैर किसी ऑथोरिटी के, बगैर किसी ऑर्डर के हुआ । हमारा यह कहना है कि उस ऑथोरिटी ने अपने डिस्क्रेशन का सही इस्तेमाल नहीं किया और चूंकि इसमें हाई ऑफिशियल्स इन्वोल्व्ड थे इसलिए इन्क्वायरी की कि आया जो पावर्स स्टेट कन्ट्रोलर को है, वास्तव में जो पॉवर्स का इस्तेमाल करते हुए रिसेल का ऑर्डर दिया, सही इस्तेमाल हुआ या नहीं, यह चैलेन्ज है । इसकी इन्क्वायरी कराने के लिए आप तैयार हैं ?

श्री भीमसिंह : यह आपका कहना है कि नहीं किया, हमारा कहना है कि किया है। It was within his discretion to allow or disallow and he used his discretion and allowed it.

(श्री रामानन्द अग्रवाल खड़े हुए)

श्री मानिकचन्द सुराणा (कोलायत): आप साफ साफ यह कहिये कि ····

श्री उपाध्यक्ष : Order please!

सदन का समय चूंकि समाप्त होने जा रहा है, क्या यह सदन की राय है कि जब तक मांगें पारित न हो जाय तब तक के लिये सदन का समय बढ़ाया जाय ।

(श्री उपाध्यक्ष)

(स्वीकृत)

सदन का समय तब तक के लिये बढ़ाया जाता है ।

श्री कृष्णकुमार गोयल : आप यह बताइये···

श्री भीमसिंह : आपने जो पोइन्ट्स दिये हैं उनको डिटेल्स में बता रहा हूं । आपने बैराठी के बारे में कहा ···

श्री भैरोंसिंह : पहले उसका जवाब दीजिये ।

श्री सतीशचन्द्र अग्रवाल : No, no.

श्री मानिकचन्द सुराणा : पहले आप बरकतुल्ला साहब के बारे में जवाब दीजिये । उन्होंने दो गाड़ी बेच दीं । क्या ये ऐसे मिनिस्टर हैं कि इनको लेटेस्ट मोडल रखने का शौक ज्यादा है ?

श्री कृष्णकुमार गोयल : रामकिशोर जी को अक्टूबर १६५६ में गाड़ी मिली । बेचने की परमीशन कब मिली ? दूसरी गाड़ी मिली नवम्बर ६० और जनवरी ६१ में। दूसरी बेचने की परमीशन कब दी ? फिर तीसरी गाड़ी जुलाई १६६२ में मिली । इनको यह कब बेचने के लिये इजाजत दी ? आखिर आप कुछ तो बताइये ?

श्री भीमसिंह : ऑफ हैंड मेरे पास नहीं है । कन्ट्रोलर ऑफ मोटर कार्स से पूछ कर बाद में बता दूंगा ।

श्री रामानन्द अग्रवाल (अलवर) : उपाध्यक्ष महोदय······

श्री राधाकृष्ण गोयल (टोंक) : कोई गाड़ी ट्रांस्फर करना चाहे तो जो नेक्स्ट में है उनको पूछना चाहिये ।

श्री भीमसिंह : मैं निवेदन करना चाहता हूं कि तीसरा है बैराठी का ···

श्री उपाध्यक्ष : श्री रामानन्द ।

Shri Rama Nand is rising on a point of clarification.

श्री रामानन्द अग्रवाल : उपाध्यक्ष महोदय, मैं निवेदन करना चाहता हूं कि स्टेट कन्ट्रोलर को यह राइट है, कानूनी अधिकार है, रिसेल का किसी को ऑर्डर दे सकता है, हम इसको चेलेंज नहीं करते हैं । हम चेलेंज इस बात का कर रहे हैं, आया उन्होंने इस अधिकार को सही इस्तेमाल किया है या नहीं ? जहां तक मैं समझ पाया हूं, इसमें हाई पर्सोनेलिटीज मिनिस्टर आदि इन्वोल्ड हैं ऐसी स्थिति में हमें यह अनुभव होता है कि इसमें अधिकारों का दुरुपयोग हुआ है । ये जो एलीगेशन्स लगाये गये हैं इसलिये हम इसके बारे में सरकार से स्पष्टीकरण कराना चाहते हैं ।

श्री मानिकचन्द सुराणा (कोलायत): आप इसके बारे में इन्क्वायरी क्यों नहीं कराते हैं, आप इसमें ऐतराज क्यों करते हैं ?

श्री सतीशचन्द्र अग्रवाल : भूतपूर्व ट्रांसपोर्ट मिनिस्टर ऐसी बातों के कारण फौत हो गये । वर्तमान में जो हैं वे भी फौत होने जा रहे हैं । अब कहीं डिप्टी मिनिस्टर्स की बारी न आ जाय ।

कुछ माननीय सदस्य : इन्क्वायरी कराने में आप ऐतराज क्यों करते हैं ?

श्री सतीशचन्द्र अग्रवाल (जौहरी बाजार, जयपुर) : On a point of order. Sir, उपाध्यक्ष महोदय, जिस पैरे को माननीय उप-मंत्री ने सदन में कोट किया है उसको सदन की मेज पर रखवा दिया जाय ताकि उस पैरे को हम भी देख लेंगे। इसका क्या इफेक्ट पड़ा है; That paper is very important and it should be laid on the Table of the House.

श्री उपाध्यक्ष : The extract may be............

श्री भीमसिंह : उपाध्यक्ष महोदय ...

श्री ज्वालाप्रसाद शर्मा (नसीराबाद): On a point of clarification, Sir, पोइन्ट यह है.........

श्री सतीशचन्द्र अग्रवाल : पहले मेरा पोइन्ट ऑफ ऑर्डर डिस्पोज ऑफ किया जाय। Until that point of order is disposed of he cannot proceed.

श्री उपाध्यक्ष : He has placed the ..

श्री ज्वालाप्रसाद शर्मा : मेरा क्लेरिफिकेशन यह है कि आपके रूल्स गवर्नमेंट ऑफ इन्डिया के बने हुए हैं, गाड़ी का माइलेज ज्यादा हो जाने के साथ उसको रिसेल करने की आज्ञा मिल सकती है, लेकिन दो साल तक की लाइफ है गाड़ी की; उसको कम्पनी से गारन्टी भी मिलती है। यह दो साल का जो नियम है वह होम मिनिस्ट्री गवर्नमेंट ऑफ इंन्डिया ने निकाला है। दो साल की अवधि में मान लीजिये खराब हो जाती है तो क्या यह प्ली गवर्नमेन्ट ऑफ इन्डिया नहीं जानती है, कम्पनी बनाने वाली नहीं जानती है, सरकार नहीं जानती है क्या। यह जो नोटिफिकेशन है वह मेन्डेटरी है। यह किसी की मन-मर्जी का डिस्क्रीशन नहीं है कि दो साल में ही गाड़ी को इधर उधर कर दें। यह तो सरकार को डिस्क्रीशन है।

श्री उपाध्यक्ष : That is a clarifying speech and not a point of clarification.

श्री ज्वालाप्रसाद शर्मा : मैं यह क्लेरिफाई कराना चाहता हूं कि आपने इसको रिलेक्स कैसे किया ?

श्री भीमसिंह : स्टेट कन्ट्रोलर को यह डिस्क्रीशन है कि वह सर्टेन कन्डीशन में डिसअलाऊ कर सकता है।

श्री बैराठी को चूंकि वे गवर्नमेन्ट सर्वेन्ट हैं इसलिये इनको दिया गया।

श्री सतीशचन्द्र अग्रवाल : On a point of order, Sir, उपाध्यक्ष महोदय, माननीय उप-मंत्री ने एक पैरा गवर्नमेन्ट ऑफ इन्डिया का जो ऑर्डर है उसको पढ़कर सुनाया था। उस पैरे को भी पूरा नहीं पढ़ा, इसलिये उस पैरे को मैं पूरा सदन में पढ़ देता हूं; साथ ही मैं यह भी निवेदन कर दूं जितना आपने पढ़ा वह ठीक है, उसके आगे तीन सेन्टेन्सेज जो इससे सम्बन्ध रखते हैं मैं पढ़ देता हूं जिससे माननीय सदस्यों को सन्तोष हो जायगा कि उसमें लिखा है :

"On reconsideration it has been decided not to fetter the discretion of the State Controller of Motor Cars in the matter of granting or refusing requests of individuals,

(सतीशचन्द्र अग्रवाल)

firms etc. for the re-sale of cars before the expiry of 2 years from the date of their first purchase. Accordingly, the above mentioned letter may please be treated as cancelled. In considering such requests hereafter the only point about which the State Controllers should satisfy themselves would be whether the re-sale is bonafide and whether any profit motive is involved."

सवाल इस बात का है कि दिसम्बर १९६० और इससे पहले स्टेट कन्ट्रोलर का लेटर था; ३० मार्च १९६० के लेटर में इस बात की रेस्ट्रिक्शन थी रिसेल अलाउ नहीं की जायगी । ६० के लेटर को केन्सिल किया गया है दिसम्बर १९६० के पहले यह इस प्रकार का रेस्ट्रिक्शन रिलीज करने का स्टेट कन्ट्रोलर को नहीं था । १९५९ में कार खरीदी उपाध्यक्ष महोदय, सदन में यह बताया गया । यह लेटर जारी हुआ दिसम्बर ६० में । इस पर रिसेल करने की इजाजत दी गई। यह जो आपने पहले इजाजत दो वह आप नहीं दे सके । कानून यह है कि ३० मार्च को जो रेस्ट्रिक्शन लगी थी उसको केन्सिल किया गया । लेकिन उसके बाद दूसरी कन्डीशन लागू हुई । इसमें साफ लिखा है, वह मेलाफाइड मोटिव न हो और प्रोफिट का मोटिव नहीं हो तो रिसेल की आज्ञा दी जा सकती है । तो आपकी समझ में इसमें किस प्रकार का मोटिव था, आप भूतपूर्व ट्रांस्पोर्ट मिनिस्टर को शील्ड कर रहे हैं । मैं निवेदन करना चाहता हूं, इसमें ट्रांस्पोर्ट डाइरेक्टर ने जो रिसेल के आदेश दिये वे इसके मातहत नहीं दे सकते थे ।

श्री भीमसिंह: जहां तक मेलाफाइड और बोनाफाइड का सवाल है उसके लिये जिसको आप मेलाफाइड कहते हैं दूसरा उसको बोनाफाइड भी कह सकता है, ये दोनों कम्पेरेटिव चीजें हैं ।

श्री सतीशचन्द्र अग्रवाल: आप तो इसको डिफेन्ड करना चाहते हैं राजस्थान की आप कोई भी मिसाल बता दीजिये, जिसमें डाइरेक्टर ट्रांस्पोर्ट ने तीन गाड़ियों का रिसेल करने का आॅर्डर दिया हो ।

श्री ज्वालाप्रसाद शर्मा: यह ओपीनियन का सवाल है........

श्री सतीशचन्द्र अग्रवाल: आप तो एक भी उदाहरण राजस्थान का बता दीजिये जिसमें एक व्यक्ति को तीन गाड़ियों के रिसेल का आॅर्डर दिया गया हो, यह इसमें दिया गया है; इसलिये मेलाफाइड मोटिव्ज से दिया गया है क्योंकि ये उनके मातहत थे ।

श्री मानसिंह महार (आमेर): यह बड़ा महत्वपूर्ण सवाल है, इसमें साफ मेलाफाइड मोटिव जाहिर होता है । आप बता दीजिये तीन गाड़ियों को रीसेल करने का और किसको आदेश दिया ?

श्री सतीशचन्द्र अग्रवाल : तीन गाड़ियों को रीसेल करने का सिर्फ रामकिशोरजी को ही दिया गया, यह राजस्थान में एक ही उदाहरण है । आप इसको मानते क्यों नहीं हैं ? आपका यह विभाग इसी तरह चलता रहा तो एक तो फौत हो गये हैं और दूसरों का इस्तीफा आ गया है ।

श्री मानसिंह महार : अब यह डिप्टियों पर भी लागू होने वाला है ।

श्री भीमसिंह : जिनको स्टेट कन्ट्रोलर ने ठीक समझा उनको दिया, यह उनके डिस्क्रीशन की बात थी ।

श्री सतीशचन्द्र अग्रवाल : आप तो यह स्पष्ट कह दीजिये कि इनको तीन गाड़ियों का रीसेल करने का आदेश दिया या नहीं........

श्री उपाध्यक्ष : इसके लिये आप अलग से जानकारी कर लें ।

श्री रामानन्द अग्रवाल : उपाध्यक्ष महोदय, इस सम्बन्ध में हम चेयर का प्रोटेक्शन चाहते हैं । जब इस प्रकार के फैक्ट्स सदन के सामने साफ तौर पर आये हैं जो कि ऑर्डिनरी नहीं हैं एक्स्ट्रा-ऑर्डिनरी हैं जिसमें तीन कार्स का रीसेल अलाऊ किया गया है और एक ही वक्त पर किया गया है । क्या यह डिस्क्रीशन बोनाफाइड है या नहीं, क्या एक मिनिस्टर को उसका सबोर्डिनेट अधिकारी इजाजत देता है तो ऐसी हालत में प्राइमाफेसी डाउट्स क्रिएट करते हैं । गवर्नमेन्ट इस बात को इन्क्वायरी एक्सेप्ट करे, जुडिशियल इन्क्वायरी कराये, यह चेयर के जरिये स्ट्रेस किया जाना चाहिये तो सदन में स्वस्थ परम्परायें कायम हो सकती हैं । पॉवर्स जो उनको डिस्क्रीशन यूज़ करने के है वह उन्होंने मेलाफाइड वे में यूज़ किया है या बोनाफाइड वे में किया है इस बात को सदन को देखने का अधिकार है, इसमें प्राइमाफेसी डाउटस हैं, इसलिये इसकी इन्क्वायरी करायी जानी चाहिये । आपसे उपाध्यक्ष महोदय, निवेदन करूंगा कि आप गवर्नमेन्ट को इन्क्वायरी कराने के लिये स्ट्रेस करें ।

श्री भीमसिंह : डेट्स इकट्ठी करके मैं सदन के सामने रख दूंगा ।

श्री सतीशचन्द्र अग्रवाल : सवाल इस बात का नहीं है । सवाल तो इस बात का है कि सदन में एक सवाल खड़ा किया गया कि आपने सदन में लैटर पढ़ कर यह इम्प्रेशन दिया कि कानून के तहत उनको अधिकार था लेकिन, आप यह नहीं बता सके कि इस लैटर के जारी होने के पहले री-सेल हुई है जो गलत हुई है ।

श्री भीमसिंह : जो भी आर्ग्युमेन्ट आप लें ।

श्री सतीशचन्द्र अग्रवाल : ३०-१२-६३ के पहले नहीं था । और सदन में जो आपने इम्प्रेशन पैदा किया है कि ऑर्डर के तहत आज्ञा दी गयी है वह गलत है । अब सदन को यह कन्फ्यूज़न पैदा हो गया कि गाड़ियों को री-सेल की परमीशन दी या नहीं ?

श्री उपाध्यक्ष : मैं इस विषय में सरकारी पक्ष से इतना निवेदन करना चाहता हूं कि अगर सदन में इस विषय को लेकर किसी प्रकार का विवाद उठ खड़ा हुआ है तो इस

(श्री उपाध्यक्ष)

विषय में पूरी तरह से जानकारी उपलब्ध करके उसकी जो उचित इन्क्वायरी हो, वह कराके फिर बता दें।

(हियर, हियर)

श्री भीमसिंह : उपाध्यक्ष महोदय, जिसको यह कहते हैं वह लैटर मैं निवेदन कर देना चाहूंगा, उसमें कोई ऐसी बात नहीं है।

श्री उपाध्यक्ष : I think that controversy should be left here.

उसके बाद आप जांच करलें। Now you come to the next point.

श्री रामानन्द अग्रवाल : You have a proper enquiry and then put the matter before the House.

श्री मानिकचन्द सुराणा (कोलायत) : सभापति महोदय, ब्लैक मार्केटिंग है। फिएट पर ३-४ हजार है और मिनिस्टर्स ने ब्लैक मार्केटिंग किया है। ३ गाड़ियों का श्री बरकतुल्ला ने किया और ३ ही गाड़ियों का यहां के भूतपूर्व यातायात मंत्री श्री रामकिशोरजी व्यास ने किया है।

श्री उपाध्यक्ष : आप आगे प्रारम्भ रखिये। Now this may be closed.

श्री कृष्णकुमार गोयल (कोटा) : मैं निवेदन करना चाहूंगा कि जिन जिन मिनिस्टर्स के बारे में, डाइरेक्टर ट्रान्सपोर्ट के बारे में मैंने यहां पर चार्जेज लगाये हैं सबके बारे में इन्क्वायरी करें।

श्री राधाकृष्ण गोयल (टोंक) : और इसकी रिपोर्ट सदन के सम्मुख पेश की जाये।

श्री नाथूराम मिर्धा (कृषि-मंत्री) : उपाध्यक्ष महोदय, मैं आपको मार्फत निवेदन करना चाहता था कि जब हम पूरी जानकारी इस मुद्दे पर कर लेंगे, तभी तो कह सकते हैं।

श्री सतीशचन्द्र अग्रवाल (जौहरी बाजार, जयपुर) : उपाध्यक्ष महोदय ने जानकारी के लिए कह दिया है और इस प्रकार की व्यवस्था चेयर से हो चुकी है।

श्री मानसिंह महार (आमेर) : जो चेयर से आज्ञा है उसको आपको मानना पड़ेगा।

श्री ज्वालाप्रसाद शर्मा (नसीराबाद) : आसन की तरफ से एक व्यवस्था दी जा चुकी है और सरकार को डाइरेक्शन हो गया है और उसके बाद नैक्स्ट पोइन्ट नहीं उठता है। ऐसी हालत में मिनिस्टर साहब को इन्क्वायरी करानी चाहिए।

एक माननीय सदस्य : अरे वाह रे ज्वालाप्रसाद.... ...

श्री भीमसिंह : उसके बाद श्री तेजारादजी ने एक पोइन्ट रखा

श्री मानसिंह महार : श्री बरकतुल्ला ने दो गाड़ियां कैसे रखीं, इसका तो जवाब दीजिए।

श्री भैरोंसिंह (किशनपोल, जयपुर) : एक स्कूटर का भी मामला बाकी है।

श्री भीमसिंह : स्कूटर का मैंने निवेदन किया कि यह स्कूटर श्री बैराठी को जो कि पी० ए० टू० एजुकेशन सेक्रेटरी हैं और गवर्नमेन्ट ऑफिशियल हैं उनको दिया गया और गवर्नमेन्ट ऑफिशियल होने के नाते उनको स्टेट कोटे में से मिल सकता था। इन्होंने अपनी बैंक गारन्टी ३-८-६३ को दी और अपना नाम रजिस्टर कराया और गवर्नन्ट कोटे में से १४-८-६३ को अलॉट हुआ है। बैंक गारन्टी पहले जमा हो चुकी थी।

श्री कृष्णकुमार गोयल : मिस्टर बैराठी ने स्कूटर बुक नहीं कराया था और न बैंक गारन्टी दी थी।

श्री भीमसिंह : उसने स्टेट कोटा के लिए एप्लाई किया है। आप उसको मिक्स-अप कर रहे हैं रेगुलर कोटा से।

श्री रामानन्द अग्रवाल : क्या यह सही है कि नम्बर पर जो आदमी रजिस्टर्ड था उनके बदले में इनको दिया गया हैं ?

श्री भैरोंसिंह : क्या यह सही है कि स्टेट कोटा में से भी लेने के लिए अपना नाम रजिस्टर करोना आवश्यक है ?

श्री भीमसिंह : सिक्योरिटी जमा हुई थी ३-८-६३ को और १४-७-६३ को अलॉट हुआ है यानी ११ दिन बाद मिला।

श्री भैरोंसिंह : आप यह समझते हैं कि स्टेट कोटा के लिए किसी की एप्लीकेशन नहीं थी ?

श्री भीमसिंह : यह मै अर्ज नहीं करता। स्टेट कोटा में कई नाम आते हैं और स्टेट जिसके बारे में डिसाइड करती है उनको दिया जाता है।

श्री भैरोंसिंह : कोटा जो निर्धारित होता है उसके अगेन्स्ट में जो बुकिंग होगा उसकी इत्तला कम्पनी को दी जाती है। कम्पनी वहां से स्कूटर पर्टीकुलर नाम के अगेन्स्ट में अलॉट करती है। उसके बाद में कम्पनी उसको नोटिस देती है कि आपके नाम पर बुकिंग हुआ है और आपके कोटे का स्कूटर फलां तारीख को आ रहा है, आप उसकी डिलीवरी लीजिए। २३ दिन का नोटिस दिया जाता है और ६३ दिन तक डिलीवरी लेने का उस आदमी को अधिकार है जिसके नाम स्कूटर अलॉट होता है। तो कम्पनी ने जब लिखा ही नहीं कि अमुक आदमी को अलॉट हुआ है तो यह सारी कार्यवाही कैसे हुई ?

श्री भीमसिंह : स्टेट कोटा में से दिया गया है।

अब उपाध्यक्ष महोदय, मैं निवेदन करना चाहूंगा कि तेजारामजी ने जो पोइन्ट रखा था और उनका कहना था कि काउन्टर सिग्नेचर में देरी होती है···

श्री मानसिंह महार : पहले श्री बरकतुल्ला और मिसेज हांडा के बारे में तो जवाब दीजिए।

श्री भीमसिंह : पहले काउन्टर सिग्नेचर होते थे। यह अण्डर कन्सीडरेशन है ताकि सारी दिक्कतें मिट जायें···

श्री मानसिंह महार : Point of information, Sir, अभी आप मिसेज हांडा के बारे में कह रहे थे और अभी उसको उड़ा गये।

श्री भीमसिंह : फिर माननीय तेजारामजी ने जोधपुर-बाली, सुमेरपुर वाले रूट के लिए कहा·······

(व्यवधान-शोरगुल)

श्री मानसिंह महार : हमारे पोइन्ट का जवाब तो मिलना चाहिए।

श्री कृष्णकुमार गोयल (कोटा) : जो मैंने मुद्दे सदन के सामने रखे हैं उनका जवाब तो पूरी तरह से दीजिए।

(व्यवधान-शोरगुल)

श्री मानसिंह महार : Point of Order, Sir, उपाध्यक्ष महोदय, यह हमारे अधिकारों का हनन है कि जो पोइन्ट इस सदन में उठते हैं उनका उप-मंत्रीजी जवाब नहीं देते हैं। यह हमारे अधिकारों का हनन है और मैं प्रार्थना करूंगा कि जो आसन से आज्ञा दी गयी है उसका पालन माननीय उप-मंत्री महोदय करें।

श्री उपाध्यक्ष : आप (श्री मानसिंह महार) अपना पोइन्ट पूछ लीजिए।

श्री मानसिंह महार : बरकतुल्ला साहब को दो गाड़ियां दी गयीं, उसके बारे में माननीय उप-मंत्रीजी जवाब दे दें।

श्री भीमसिंह : मानसिंहजी ने जो अपना पोइन्ट रखा था उसका मैंने जवाब दे दिया।

श्री मानसिंह महार : मिसेज़ हांडा और श्री बरकतुल्ला के बारे में सवाल उठा था, उसका क्या हुआ? मैं स्पेसिफिक क्वेश्चन पूछना चाहता हूं।

(व्यवधान)

उपाध्यक्ष महोदय, मैं एक स्पेसिफिक इनफोर्मेशन उप-मंत्रीजी से चाहता हूं कि आपने बरकतुल्ला साहब को एक गाड़ी बेच कर दूसरी गाड़ी कैसे दी? इसका जवाब दीजिए। और मिसेज़ हांडा का नाम बताया गया है, ऑथोरिटी बदली गई है वह क्या मामला है उसने सदन को अवगत कराइये।

श्री भीमसिंह : मानसिंहजी महार ने पांच प्रश्न पूछे थे, मैं उसका जवाब दे चुका।

श्री रामानन्द अग्रवाल (अलवर) : किसी ने भी पूछा हो, क्या फर्क पड़ता है?

(व्यवधान)

श्री उपाध्यक्ष : Order please! The question has been asked. The hon' Deputy Minister is on his legs to reply to it. You should have patience to hear it.

श्री भीमसिंह : मैं बाली-सुमेरपुर के बारे में निवेदन करना चाहूंगा··········

श्री सतीशचन्द्र अग्रवाल (जोहरी बाजार, जयपुर) : यह बीच में कहां आ गया? माननीय उपाध्यक्ष कह रहे हैं कि आप जवाब दीजिये और आप सुमेरपुर पहुंच जाते हैं।

श्री भीमसिंह : आपने जो श्री बरकतुल्ला के बारे में कहा था आपको मुगालता हो रहा है, नहीं तो कोटा से जो सदस्य आये हुए हैं, उन्होंने श्री बरकतुल्ला खां का क्वेश्चन और रामकिशोरजी व्यास का क्वेश्चन डिस्कस किया था और मैंने दोनों का ही जवाब दिया था। आप मौजूद नहीं थे इसलिए आपको भ्रम हो रहा है।

श्री कृष्णकुमार गोयल : रामकिशोर जी व्यास के साथ ही बरकतुल्ला साहब की भी जांच करके आप सदन को बाद में बतायें।

श्री भीमसिंह : जांच का कोई सवाल नहीं उठता है।

श्री मानसिंह महार : उपाध्यक्ष महोदय जो आसन की आज्ञा को नहीं माने उसको सदन से बाहर निकाल दिया जाये। जब आपने साफ तौर से व्यवस्था दे दी है तो जो आसन की व्यवस्था नहीं मानेंगे तो उनको हम नहीं सुनेंगे।

श्री सतीशचन्द्र अग्रवाल : उपाध्यक्ष महोदय, इन सब पर प्रतापसिंह करों का असर पड़ता जा रहा है।

श्री भीमसिंह : उसके अलावा जो मैं निवेदन कर रहा था..........

श्री मानसिंह महार : मिसेज हांडा का जवाब नहीं आया। माननीय उपाध्यक्ष महोदय, जो आसन की व्यवस्था को नहीं मान रहे हैं उनसे मिसेज हांडा के बारे में जवाब दिलाया जाये।

श्री भीमसिंह : आसन की जो व्यवस्था है वह मेरे लिए शिरोधार्य है, लेकिन आपकी व्यवस्था शिरोधार्य नहीं हो सकती।

श्री मानसिंह महार : उन्होंने कहा कि जवाब दीजिए, तो आपको जवाब देना पड़ेगा। आप फैक्ट्स को छिपा नहीं सकते..........

श्री मानसिंह महार : उपाध्यक्ष महोदय, आपने आदेश दिये हैं।

श्री उपाध्यक्ष : (श्री भीमसिंह से) आप इन विषयों पर जानकारी कर लें।

श्री भीमसिंह : तेजारामजी ने......

श्री मानसिंह महार : उपाध्यक्ष महोदय, वह नहीं दे रहे हैं।

श्री रामानन्द अग्रवाल (अलवर) : Why should he evade that particular question when he has been specifically asked? Either he should say that he has no information.

श्री उपाध्यक्ष : Order! Order!!

श्री हरिश्चन्द्र (यातायात मंत्री) : उपाध्यक्ष महोदय, जहां तक श्री बरकतुल्ला खां का सवाल है उसमें जानकारी करने से यह मालूम हुआ है कि उनकी कार में मैकेनिकल डिफैक्ट होने की वजह से दूसरी गाड़ी दी गई।

श्री सतीशचन्द्र अग्रवाल (जौहरी बाजार, जयपुर) : क्या हुआ ?

श्री हरिश्चन्द्र : मैकेनिकल डिफैक्ट।

श्री उपाध्यक्ष : कार में मैकेनिकल डिफेक्ट होने से गाड़ी दूसरी दी गई है।

श्री ज्वालाप्रसाद शर्मा (नसीराबाद) : सवाल यह नहीं है........

श्री उपाध्यक्ष : That is all. That finished the question.

श्री मानसिंह महार : मिसेज हांडा वाला तो रह गया।

Page No. 107

श्री उपाध्यक्ष : Yes, Mrs. Handa ;

श्री भैरोंसिंह (किशनपोल, जयपुर) : You should ask Mr. Bhim Singh and not Mrs. Handa.

श्री भीमसिंह : उपाध्यक्ष महोदय, मिसेज हांडा के बारे में जो सवाल पूछ रहे हैं तो क्वेश्चन यह है कि जो रेग्युलर कोटा में रजिस्टर में नम्बर चले आ रहे थे उस नम्बर को स्टेट कन्ट्रोल ऑथोरिटी चेन्ज कर सकती है या नहीं और किस परिस्थिति में कर सकती है, यह सारी पोजीशन है। आज तक इस तरह की प्रेक्टिस में यह रहा है कि इस स्टेट में और दूसरी जगह स्टेट में भी सरक्यूलर निकले हैं, जिसमें भी यह रहा है कि एक आदमी नहीं लेता है तो नम्बर वेकेन्ट हो जाता है तो दूसरे नम्बर से वेकेन्ट जगह को रिप्लेस किया जा रहा है और किया जाता रहा है ६२ से पहले । मैं आपको गुजरात का बताऊं.........

श्री भैरोंसिंह : ६२ के पहले कार कन्ट्रोल ऑर्डर के मातहत इसको सब्स्टीट्यूट करने की व्यवस्था नहीं थी, यह फैक्ट है ।

श्री भीमसिंह : ६२ के पहले कार कन्ट्रोल ऑर्डर के तहत वेकेन्ट नम्बर को रिप्लेस अपने यहां ही नहीं किया जाता रहा है, बल्कि गुजरात में भी यह किया जाता रहा है। सब जगह किया जाता रहा है ।

श्री रामानन्द अग्रवाल (अलवर) : हम कानून की बात पूछते हैं, चोरी की बात नहीं पूछते हैं ।

श्री सतीशचन्द्र अग्रवाल : गुजरात में चोरी होती है तो क्या राजस्थान में भी चोरी हो ?

श्री मानसिंह महार : पंजाब में भी ऐसा हो रहा है.......

श्री भीमसिंह : आप मेरी सुनेंगे भी कि खाली बोलते ही जायेंगे। अपनी २ ही कहते जायेंगे तो मेरी नहीं सुन सकेंगे ।

मेरा कहना यह है कि सेन्टर ने एक निकाला है सरक्यूलर, उसमें बाद में उसके पर्सुएन्स के अन्दर सब स्टेट कन्ट्रोलर्स को एक लेटर भेजा है, तो उस लेटर को किस रेफरेन्स में भेजा है, वह मैं पढ़ रहा था। गुजरात वालों ने रेफर किया था सेन्टर को, उसके रेफरेन्स में आया था । उसके रेफरेन्स में यह कहा गया है : "Reference of such orders allowing inter-change of positions were intimated by the dealers to the manufacturers and even manufacturers did not raise any objection. Moreover, on a specific reference made by the Director of Transport, Gujerat, whether permission can be granted by the State Controller if the person registered at S.No. 214 with the dealer consents to allow the sale to S.No. 235 the Controller of Motor Cars replied that the State Controller was empowered to grant or refuse such request."

तो गवर्नमेंट ऑफ इंडिया ने स्टेट कन्ट्रोलर को यह शक्ति दी कि जिसको करना चाहे तो करे ।

श्री सतीशचन्द्र अग्रवाल (जौहरी बाजार, जयपुर) : जिसकी जगह सब्स्टीट्यूट किया जाय उसकी कन्सेन्ट लेना जरूरी होगा ।

श्री भीमसिंह : उस परिस्थिति में जो वेकेन्ट नम्बर हुआ उसमें मिसेज़ हाण्डा को किया। सन् ६२ में यह ऑर्डर निकला कि नहीं अलाऊ करें, तो ६२ के बाद में इस प्रकार का चेन्ज नहीं हुआ है।

श्री उपाध्यक्ष : That is all.

श्री मानसिंह महार (आमेर) : यह चीज कब हुई है ?

श्री उपाध्यक्ष : That is all, I think this question now finishes.

श्री भैरोंसिंह (किशनपोल, जयपुर) : खत्म कैसे हुआ ?

श्री उपाध्यक्ष : ऐसा है कि इस प्रश्न के उत्तर में जहां तक इनकी जानकारी में आया इन्होंने उत्तर दे दिया। उसके लिए जो कुछ इन्क्वायरी करनी थी कर ली। अब कोई संशय रहता है तो दूसरे प्रकार से सवाल उठा सकते हैं।

श्री मानसिंह महार : यह एक बड़ा सीरियस मैटर है।

श्री ज्वालाप्रसाद शर्मा : डाइरेक्टर को............

श्री उपाध्यक्ष: Order! Order; Order!! I know that every matter that comes before the House is very serious and very important. But there are different ways and means of doing things. There are rules for doing everything. We cannot raise it in a manner like this. If we just go on prolonging debate like this, we cannot arrive at any conclusion; if one section is not satisfied and another section is trying to...... .

श्री भैरोंसिंह : We will be satisfied if the answers are correct.

श्री उपाध्यक्ष : Probably the answers may not satisfy some Hon. Members but we cannot go on like this.

श्री मानसिंह महार : एक साल में इतने सब्स्टीट्यूट हुआ करें, यह कहां तक उचित है ?

श्री उपाध्यक्ष : You can rise, for example half an houre discussion, but I will not allow the discussion to be protracted like this.

श्री सतीशचन्द्र अग्रवाल : जो पेपर उन्होंने रेफर किया है वह सदन की मेज पर रख दिया जाय तो हम भी देख लें।

श्री भैरोंसिंह : माननीय उपमंत्रीजी से मैं केवल इतनी सी जानकारी करना चाहूंगा कि कार कन्ट्रोल ऑर्डर के मातहत जब सब्स्टीट्यूट करने के पॉवर्स और उसकी इजाजत देने का अधिकार डिस्प्यूटेड था जो कि क्लियर नहीं हुआ था और जिसको गवर्नमेंट ऑफ इंडिया ने बाद में क्लियर किया है। तो सब्स्टीट्यूट करने की परमिशन नहीं दी जा सकती थी तो उस हालत में डाइरेक्टर ने अपनी धर्मपत्नी की एप्लीकेशन के ऊपर यह सब्स्टीट्यूट करने के पॉवर्स एक्सरसाइज करके पर्मीशन दी है तो क्या आप इसको समझते हैं कि वह न्यायसंगत है ?

श्री उपाध्यक्ष : That is a different question. That can be improper.

श्री भैरोंसिंह : यह नहीं दे सकते हैं। अन्डर दी सर्विस कन्डक्ट रूल्स मियां-बीवी की एप्लीकेशन पर डिस्क्रीशन उसके फ़ेवर में यूज़ नहीं कर सकता। यह बिल्कुल मिसयूज़ है कि अपनी धर्म पत्नी को एप्लीकेशन ले लें और मियां साहब उसमें लिख दें। यह कानून के मुताबिक संभव नहीं है।

श्री उपाध्यक्ष : In Service Rules it is mis-use of authority. That is true.

श्री सतीशचन्द्र अग्रवाल : यह किस तारीख को हुआ है ?

श्री रामानन्द अग्रवाल : रजिस्ट्रेशन जनवरी में हुआ है १८-१-६२ को और दूसरा रिप्लेसमेंट फरवरी में हुआ है और तीसरा अक्टूबर में हुआ है। सब १९६२ के हैं।

श्री कृष्ण कुमार गोयल (कोटा) : इसमें एक तमाशा और है....

श्री रामानन्द अग्रवाल : केवल माननीय उपमंत्रीजी यह बता दें कि यह १९६२ में हुआ है ?

श्री भीमसिंह : ६२ में सेन्टर की इन्स्ट्रक्शन आगई थी, १९ दिसम्बर, १९६२ को तो दिसम्बर ६२ के पहले के थे।

श्री भैरोंसिंह : यह जो एप्लीकेशन श्रीमती हाण्डा ने दी है उसमें वाइफ़ ऑफ़ हाण्डा नहीं लिखा है और अपने डॉक्टर पिता का नाम लिखा है, ताकि हर जगह मिस्चीफ़ की जा सके।

श्री मानसिंह म्हार : एक मेरीड लेडी अपने बाप का नाम लिखे, यह क्लियर केस है चीटिंग का।

श्री उपाध्यक्ष : जो उत्तर आ चुका है उसको देखते हुए यह बहस करने की आवश्यकता नहीं है। अगर कोई संशय की बात है तो रूल्स के अन्दर दूसरे प्रकार से प्रश्न उठाया जाय।

श्री राधाकृष्ण गोयल (टोंक) : सदन की यही इच्छा है, तो माननीय उपमंत्रीजी गलती जानबूझ कर हुई है या नहीं उसकी जांच करा लें। कोई उत्तर दें और जांच के लिए आश्वासन दें।

श्री रामानन्द अग्रवाल (अलवर) : जो एन्क्वायरी के लिए औरों के सम्बन्ध में आपने आज्ञा दी है इस मसले के बारे में भी पूरी एन्क्वायरी करवा कर सदन को अवगत कराया जाय, क्योंकि यह चीज दिसम्बर ६२ के पहले की है या बाद की है; इसको भी जाने दें, तो भी यह फैक्ट सामने आ गया है कि मियां साहब ने अपनी बीबी की दर्ख्वास्त के ऊपर अपना डिस्क्रीशन यूज़ किया है तो वह मेलाफाइडी है या बोनाफाइडी है यह एक बहुत मैटीरियल क्वेश्चन है और यह फैक्ट भी सामने आया है कि मिसेज़ हाण्डा ने दर्ख्वास्त मिसेज हाण्डा के रूप में नहीं दी है, डॉटर ऑफ़ सो एण्ड सो के नाम से दी है, तो क्लियरली कन्सीलमेंट ऑफ़ मेटीरियल फैक्ट करके यह दी है; इसलिए it is necessary that it should be enquired into and this House be apprised of the clear facts on this issue.

श्री कृष्णकुमार गोयल : उपाध्यक्ष महोदय, मैं निवेदन करूंगा कि इस सारे डील के अन्दर मिनिस्टर और डाइरेक्टर इन्वोल्व्ड हैं, तो इसको सीरियसनेस के साथ लिया जाना चाहिए। इतनी लाइटली ट्रेजरी बेन्चेज की ओर से अगर लिया जायगा तो मैं समझता हूं कि इस प्रकार के मिसकन्डक्ट से हमारी डेमोक्रेसी की रक्षा नहीं हो सकती।

(२.०० म० प०)

मैं समझता हूं कि मिनिस्टर महोदय की ओर से ऐसा एश्योरेन्स आयेगा कि मिनिस्टर्स हैड ऑफ दी डिपार्टमेंट और दूसरों के नाम आये हैं, उनके बारे में जल्दी ही जांच करवा कर रिपोर्ट पेश करेंगे।

श्री भीमसिंह (उप मंत्री, यातायात) : श्री तेजारामजी गहलोत ने जो प्रश्न उठाया था; सुमेरपुर, पाली, जोधपुर के बारे में...

श्री सतीशचन्द्र अग्रवाल (जौहरी बाजार, जयपुर): What about that letter?

श्री भीमसिंह : It is a note.

श्री सतीशचन्द्र अग्रवाल : आपने यह कहा था कि वह सेन्ट्रल गवर्नमेंट का लेटर था।

श्री रामप्रसाद लड्ढा (उप मंत्री, राजस्व) : It was mentioned in the letter. not the letter itself......

श्री सतीशचन्द्र अग्रवाल : जो लेटर कोट किया है उसे सदन की मेज पर रखिये।

श्री भीमसिंह : नोट के एक्सट्रेक्ट्स थे जो पढ़ कर सुनाये थे।

श्री रामानन्द अग्रवाल : आपने उसको ट्विस्ट करके हाउस को मिसलीड करने की कोशिश की है।

श्री सतीशचन्द्र अग्रवाल : हाउस में इम्प्रेशन यह दिया गया कि सेन्ट्रल गवर्नमेन्ट का लेटर है।

श्री रामप्रसाद लड्ढा : There was a reference to the Central Government and Central Government had replied to that reference. It was just narrated here.

श्री सतीशचन्द्र अग्रवाल : नोट को हाउस की मेज पर रखवा दिया जाय।

श्री रामप्रसाद लड्ढा : It was a descriptive thing that a reference by Gujerat was made to the Central Government and the Central Government said that there is no restriction.

श्री सतीशचन्द्र अग्रवाल : प्रश्न इस बात का है कि क्या राजस्थान गवर्नमेन्ट को इस सम्बन्ध में सेन्टर से ऑर्डर प्राप्त हुआ है ? अगर हुआ है तो बतायें ?

श्री रामप्रसाद लड्ढा : राजस्थान गवर्नमेन्ट का सवाल नहीं है। एक्ट एक से हैं। उसके रेफ्रेन्स के जवाब में सेन्ट्रल गवर्नमेन्ट ने किया, जैसे गुजरात स्टेट ने रेफरेन्स किया था।

श्री सतीशचन्द्र अग्रवाल : आप कानून बना सकते हैं। आपको मालूम है कि हाऊस पारित करदे, केंसल कर दे और रद्द भी कर सकता है।

श्री रामप्रसाद लड्ढा : इसका इन्टरप्रिटेशन क्या लिया है; जैसे गुजरात के लिये है वैसे ही राजस्थान के लिये है।

श्री सतीशचन्द्र अग्रवाल : आपके पास इन्टरप्रिटेशन नहीं आया, लैटर नहीं आया।

श्री रामप्रसाद लड्ढा : जब इस प्रकार के सवाल उठते हैं, हमने जानकारी की....

श्री सतीशचन्द्र अग्रवाल : आपको यह जानकारी कब हुई कि इस प्रकार का सेन्ट्रल गवर्नमेन्ट का ऑर्डर है ?

श्री भीमसिंह : समय पर हो गई थी।

मैंने म० तेजारामजी के ऑब्जेक्शन का उत्तर दिया। मेरा निवेदन है कि माननीय सदस्य जिन्होंने कटौती प्रस्ताव दिये हैं उन्हें वे वापिस लेंगे।

श्रीमती कमला बेनीवाल (उप-मंत्री, रोडवेज) : माननीय उपाध्यक्षजी, मांग संख्या २८ और ४५ के अंतर्गत अनेक माननीय सदस्यों ने अपने कटौती प्रस्ताव रखे हैं और उनके तहत राजस्थान रोडवेज की गतिविधियों के बाबत, उसमें चल रही व्यवस्था के बाबत और रीति-नीति के बाबत कुछ ऐतराज और प्रश्न उठाये हैं। मैं पहले जिन माननीय सदस्यों ने इसकी व्यवस्था के संबंध में एतराज उठाये हैं उनकी खास खास बातों के ऊपर आपके द्वारा माननीय सदस्यों को जानकारी देना चाहूंगी।

सबसे बड़ी बात अधिकतर माननीय सदस्यों ने पेश की वह यह है कि हमारे रोडवेज की बसें चलती हैं उनकी व्यवस्था ठीक नहीं है, जब कि उनका किराया है वह पहले जो बसेज़ चलती थीं उनके मुकाबले तथा रेल के किराये के मुकाबले में अधिक है और बहुत एतराज की बात है, हम राष्ट्रीयकरण करने के पश्चात् भी लोगों को सुविधा देने के बजाय परेशानी में डाल रहे हैं तथा राज्य सरकार की नीति के बाबत कुछ एतराज पेश किये। मैं बताना चाहती हूं कि पहले जो प्राइवेट ओपरेटर्स बसेज़ चलाते थे उनकी निर्धारित दर थी, उनमें और आज रोडवेज़ की बसें चलती हैं उनकी निर्धारित दर में बहुत मामूली फर्क है जब कि उनके मुकाबले में राज्य द्वारा संचालित गाड़ियों में सुविधाएं और आराम अधिक हैं... ...

श्री मानसिंह महार (आमेर) : क्या क्या सुविधाएं और आराम हैं ?

श्री नाथूराम मिर्धा (कृषि मंत्री) : That is an interruption यह कोई तरीका नहीं है।

श्री मानसिंह महार : बिल्कुल तरीका है, हमारी शंका समाधान करेंगे।

श्री नाथूराम मिर्धा : मैं निवेदन करूंगा कि इस तरह से कार्यवाही को रोका जाय तो उचित नहीं है।

श्री उपाध्यक्ष : मैं माननीय सदस्यों से नम्रता से निवेदन करूंगा कि जो क्लेरिफिकेशन हो उसका जवाब देने के पश्चात करें तो ज्यादा अच्छा रहेगा।

श्री मानसिंह महार : आफ्टर स्पीच, आप कल की तरह फिर टाइम नहीं देंगे।

श्री उपाध्यक्ष : रीजनेबल टाइम जरूर दिया जायगा।

श्रीमती नगेन्द्रबाला (छबड़ा) : On a Point of Order Sir, मैं ट्रेजरी बैन्चेज से निवेदन करूंगी कि मंत्री महोदय को जवाब देने दें। इन्टरप्शन्स करते हैं तो उनको भी जवाब देने की क्षमता उनमें है।

श्रीमती कमला बेनीवाल : मैं निवेदन कर रही थी, आज रोडवेज की बसेज चल रही हैं. उनमें सुविधायें पहले की बसेज से अधिक हैं और किराये में मामूली अंतर है, इस पर माननीय सदस्य बहुत तैश में आ गये। उनको सब्र रखनी चाहिये। मैं कह चुकी हूं कि इसके बाद जवाब मांगेंगे तो मैं देने को तैयार हूं।

ए क्लास रूटस पर प्राइवेट ऑपरेटर्स के लिये निर्धारित दर ४ नये पैसे प्रति मील है। हो सकता है कि प्राइवेट ऑपरेटर्स कम्पटिशन के कारण ४ नये पैसे चार्ज नहीं करके कम करते होंगे और जहां २० सवारियां बैठानी हैं वहां ४० बैठाते होंगे और जहां और सुविधाएं रखनी चाहिये थी उनको ओवरलुक करके चलते होंगे। लेकिन राज्य सरकार द्वारा निर्धारित दर के मुताबिक रोडवेज की भी ४ नये पैसे प्रति मील दर है ज्यादा नहीं है, जब कि हम जानते है कि हमारी गाड़ियां न तो ओवर लोड होती हैं न उनकी सीट्स तख्तों की होती हैं अच्छी सीट्स दी जाती हैं, कम्फर्ट्स ज्यादा दिये जाते हैं और ज्यादा किराया लिया जाता है तो ज्यादा ऐतराज की बात नहीं है यह बात माननीय सदस्य अपने आप समझते होंगे।

दूसरा ऐतराज माननीय सदस्यों द्वारा किया गया वह यह है कि हमारे यहां का खर्चा है रोडवेज का वह ज्यादा है और उस पर स्टाफ लगाया है वह ज्यादा बढ़ता जा रहा है और इन्कम उतनी नहीं है जितनी होनी चाहिये। मैं बताना चाहूंगी कि जो बीस बीस साल पुरानी रोडवेज अन्य राज्यों में चल रही हैं उनके मुकाबले में यदि हमारे यहां के फिगर्स देखे जायं तो इत्मिनान के साथ बताना चाहती हूं कि उनके मुकाबले में अच्छे हैं। आन्ध्र प्रदेश में २०–२५ साल से रौडवेज चल रही हैं। उनका आंकड़ा देखा जाय तो १२८ रेवेन्यू है और १२१ कॉस्ट है, जब कि हमारे यहां रेवेन्यू १११ लाख है और कॉस्ट ६० लाख है। हमारे यहां रोडवेज का जन्म तीन साल पहले हुआ और एक २० साल से चल रही है, उसके मुकाबले में हम इतने अच्छे रिजल्ट्स दे रहे है जब कि हमारा कार्यकाल कम है, अनुभव नहीं के बराबर है, हमारे पीछे परेशानियां प्राइवेट ओपरेटर्स की बहुत हैं, वे परेशान करते है, स्टाफ ट्रेन्ड नहीं है उसके बावजूद भी हम अच्छा रिजल्ट देते हैं तो उसके लिये हमें शाबासी देनी चाहिये थी न कि ऐतराज।

इसके अलावा यह कहा गया कि रोडवेज के जो कर्मचारी हैं उनकी पे स्केल्स बहुत कम हैं जब कि प्राइवेट ओपरेटर्स ड्राइवर को १५०) देते हैं और हमारे यहां ८५) या ७५) दिये जाते हैं। इसके लिये मैं सहमत हूं और इसीलिये मिनिमम वेज कमेटी के सुपुर्द यह मामला किया था, जिसने रिपोर्ट पेश की है और जिस प्रकार आप कहना चाहते हैं, उन्होंने इनक्रीज करने की सिफारिश की है जो राज्य सरकार के विचाराधीन है और फेवरेबली सोचते हुए अगर हो सका तो हम भी अच्छी तनख्वाह उनको देने में साथ देंगे।

श्री मानसिंह महार : कितने दिनों में ?

श्री उपाध्यक्ष : बीच में न बोलें ।

श्रीमती कमला बेनीवाल : इसके अलावा मैं यह बताना चाहती हूं कि दूसरे स्टेटमेंट्स मद्रास, यू. पी., आन्ध्र प्रदेश, गुजरात स्टेट्स में कंडक्टरों और ड्राइवरों की जो पे स्केल्स हैं, यहां तक कि पंजाब है, इन सब के मुकाबले में राजस्थान में इन सबसे ज्यादा है, जब कि कमाई वहां ज्यादा मिलती है और हमारे यहां कम मिलती है ।

तीसरा, जैसा एक माननीय सदस्य ने एतराज किया कि बॉडी बिल्डिंग के टेन्डर गवर्नमेंट ने मांगे थे, उसके अन्दर जिसका लोएस्ट टेन्डर था उनको यह काम नहीं दिया और जिसका हाइएस्ट टेन्डर था उसका टेन्डर एक्सेप्ट किया । इसके बारे में मैं क्लेरीफिकेशन करना चाहती हूं कि इस सम्बन्ध में उन्हें कुछ मिसअन्डर स्टेंडिंग है । और बिना असलियत को जाने हुए इस प्रकार हाउस में कह देना माननीय सदस्य के लिए उचित नहीं हैं, सदन की स्वस्थ परम्परा को इससे आघात पहुंचता है । इस सम्बन्ध में जो लोएस्ट टेन्डर का जिक्र किया, वह उस फर्म का था जिसने कभी बॉडी बिल्डिंग का काम नहीं किया और उसके पास पूरा इक्विपमेंट और एक्सपीरियेन्स्ड, ट्रेन्ड स्टाफ नहीं था । आप चाहते हैं कि हम बॉडी बिल्डिंग का काम उसे दे दें, चाहे बॉडी बिल्डिंग का काम कितना ही खराब क्यों न हो, चाहे कितना ही नुकसान वह सरकार को क्यों न पहुंचाये । तो मैं समझती हूं कि यह उनकी मर्जी हो सकती है लेकिन किसी माननीय सदस्य और समझदार आदमी की नहीं हो सकती कि बिना अनुभव और बिना साधन वाली फर्म को टेन्डर दे दिया जाय । इसके अलावा कमल एण्ड कम्पनी ने टेन्डर पेश किया । उसने कहा कि हमारे पास इक्विपमेंट है, हमें काम दे दिया जाय । हमने चीफ मेकेनिकल इन्जीनियर से पूछा, दिल्ली से बुला कर जांच कराई । उन्होंने कहा कि यह वेल इक्विप्ड नहीं है, लेकिन फिर भी क्योंकि लोकल फर्म है, इसका डेवलपमेंट करने के लिए दस, पांच बॉडी बिल्ड करने का काम दे सकते हैं । हमने उसे काम दिया है और अगर वह अच्छा परफोर्मेन्स देगा तो हम सोच सकते हैं कि लोकल फर्म को एन्करेजमेंट दिया जाय, लेकिन जो इल-एक्सपीरियेन्स्ड और इल-इक्विप्ड फर्म है उसको काम देने की इच्छा सरकार नहीं रखती ।

इसके अलावा बहुत जोर से माननीय सदस्य श्री ढाबरिया ने एक प्रश्न उठाया और एक बार नहीं, तीन बार उसको रिपीट किया कि भीलवाड़-उदयपुर का रूट नेशनलाइज नहीं किया है और इसलिए नहीं किया है कि सदन के माननीय सदस्य या माननीय नेता इसमें इन्ट्रेस्टेड हो सकते हैं । मैं उनकी बात पर ऐतराज करती हूं, यहां इस प्रकार के एलीगेशन्स, जिनका कोई आधार नहीं है, पेश करना सही नहीं है । आपको मालूम है कि भीलवाड़ा से उदयपुर तक नेशनलाइज्ड है, भीलवाड़ा वाया चित्तौड़गढ, कपासन····

श्री उमरावसिंह ढाबरिया (बनेड़ा) : इसको नेशनलाइज कब किया ?

श्रीमती कमला बेनीवाल : माननीय सदस्य बीच में नहीं बोलेंगे·······

श्री उमरावसिंह ढाबरिया : इसको आप वापिस लें कि भीलवाड़ा से उदयपुर तक नेशनलाइज्ड है। वहां प्राइवेट बसेज चलती हैं। यह नेशनलाइज्ड है, यह गलत बात कहती हैं।

श्रीमती कमला बेनीवाल : उपाध्यक्ष महोदय, बीच में इन्टरप्शन नहीं हो सकता।

श्री उमरावसिंह ढाबरिया : इस रूट पर सरकारी बसें नहीं चल रही हैं।

आप कैसे कह सकती हैं कि यह रूट नेशनलाइज्ड है ?

श्रीमती कमला बेनीवाल : माननीय सदस्य समझे नहीं, जयपुर-कोटा-भीलवाड़ा के लिए कह रही हूं।

श्री उमरावसिंह ढाबरिया : जयपुर टू भीलवाड़ा भी नहीं है। अजमेर तक है, आप अपने शब्द वापिस लीजिये।

श्रीमती कमला बेनीवाल : जयपुर टू भीलवाड़ा नेशनलाइज्ड है, आपको जानकारी नहीं है।

श्री उमरावसिंह ढाबरिया : आपकी रिपोर्ट में है। आपकी रिपोर्ट के नीचे लिखा हुआ है। यह आपकी रिपोर्ट है, उसमें से पढ़ा है। उसमें लिखा हुआ है।

श्री बालकृष्ण कौल (वित्त-मन्त्री) : श्रीमान्, मैं इसमें थोड़ा सा··· ···

(व्यवधान)

श्री गोकुलप्रसाद शर्मा (मांडल) : जवाब देने दीजिये।

श्रीमती कमला बेनीवाल : माननीय उपाध्यक्ष महोदय, आप इतनी जोर से कह रहे हैं, आप इसलिए कह रहे हैं कि उस रूट पर प्राइवेट बसें चलती हैं।

श्री उमरावसिंह ढाबरिया : आपकी बसें बिल्कुल नहीं चलती हैं, प्राइवेट बसें चलती हैं। आपकी एक भी बस नहीं चलती है।

श्रीमती कमला बेनीवाल : यह गलत बात है।

श्री गोकुलप्रसाद शर्मा : कोर्ट के स्टे की वजह से नहीं चल रही हैं। सरकार ने अपील कर रखी है।

श्री उमरावसिंह ढाबरिया : यह कहिये।

श्रीमती कमला बेनीवाल : कोर्ट स्टे···

श्री उमरावसिंह ढाबरिया : आपकी तरफ के माननीय सदस्य हैं, उनके नाम पर बस का परमिट है, इसलिए उसको नेशनलाइज़ नहीं किया है। हमको आप गलत बताने की कोशिश करती हैं, जब कि आप खुद गलत हैं।

श्री उपाध्यक्ष : Order please ! मैं इस तरीके को बिल्कुल ठीक नहीं समझता।

श्री उमरावसिंह ढाबरिया : हम गलत बात नहीं सुनेंगे।

श्री उपाध्यक्ष : माननीय सदस्य केवल···

श्री रामप्रसाद लड्ढा (उप-मंत्री, राजस्व): माननीय उपाध्यक्षजी, थोड़ा दोनों बातों में अन्तर आ गया है। वास्तव में रूट नेशनलाइज्ड था, उसके बाद कोर्ट में रिट पिटीशन दायर हुई···

श्री उमरावसिंह ढाबरिया : मैं जानना चाहता हूं····

श्री रामप्रसाद लड्ढा : उस पर रिमाण्ड हुआ, वह लीगल रिमेम्ब्रेन्सर के पास चल रहा है और आज की तारीख में रिमाण्ड होने की वजह से नेशनलाइज्ड नहीं है, ऐसा कहा जा सकता है।

श्री उमरावसिंह ढाबरिया : फिर झूठ क्यों बोलती हैं ?

श्रीमती कमला बेनीवाल : बहुत जोर से बोल कर गलत बात कह कर, सच साबित करना चाहते हैं, ऐसा नहीं हो सकता।

मैं बता रही हूं, भीलवाड़ा-उदयपुर रूट को नेशनलाइज करने के लिए रिकमन्डेशन की थी, यह एक प्रश्न के जवाब में बताया था। वह लीगल रिमेम्ब्रेंसर के पास, रिजेक्ट होने की वजह से पेंडिंग हो गया और दूसरा जो आॅल्टरनेटिव रूट था, उसे १९६४-६५ में नेशनलाइज करने के लिए रखा है, वह न सिर्फ उदयपुर तक है, उदयपुर से अहमदाबाद तक रखा हुआ है। माननीय सदस्य ने कहा, अहमदाबाद का नाम लेकर मुख्य मंत्रीजी ऐलान करते हैं और गलतफहमी डालते हैं। मैं समझती हूं कि माननीय सदस्य को भी गलतफहमी हो सकती है, उदयपुर से अहमदाबाद के रूट में सत्तर मील एरिया राजस्थान में पड़ता है, ७० मील गुजरात का पड़ता है। फिर हम बस चलाते हैं, तो नुकसान किस प्रकार से होगा, मेरी समझ में नहीं आया....

श्री उमरावसिंह ढाबरिया : यह भी गलत है। राजस्थान का एरिया कम है, गुजरात का ज्यादा है।

श्री उपाध्यक्ष : Order please ! मैं माननीय सदस्यों को····

श्री उमरावसिंह ढाबरिया : मैं अहमदाबाद तक जाकर आया हूं।

श्री उपाध्यक्ष : Order please ! मैं माननीय सदस्यों की सूचनार्थ कहना चाहता हूं कि इस प्रकार अनर्गल रूप से कहना–यह भी झूठ, यह भी झूठ सदन की प्रतिष्ठा के प्रतिकूल है। यह पद्धति स्वीकार नहीं की जानी चाहिए। कोई बात ऐसी हो तो टोक दिया जा सकता है, लेकिन बिल्कुल सीधे रूप से अनर्गल रूप में कहें, वह ठीक नहीं है।

श्री उमरावसिंह ढाबरिया : On a point of order, Sir, मैं अपना अधिकार इस हाउस के सामने, आपकी मार्फत, रखते हुए कहना चाहता हूं। आपने व्यवस्था दी है वह मानता हूं। आपकी व्यवस्था पहले भी हुई–'झूठ' शब्द का प्रयोग नहीं किया जाना चाहिए। मैं साबित करना चाहता हूं ··

श्री उपाध्यक्ष : मैं माननीय सदस्य से निवेदन करता हूं कि 'झूठ' शब्द अनपार्लियामेन्ट्री नहीं कह रहा हूं।

श्री उमरावसिंह ढाबरिया : आपकी व्यवस्था है।

एक माननीय सदस्य : आपने व्यवस्था दी है।

श्री उपाध्यक्ष : कब दी है ?

श्री उमरावसिंह ढाबरिया : तीन चार दिन पहले !

श्री उपाध्यक्ष : 'झूठ' शब्द को मैंने अनपार्लियामेन्ट्री......

(व्यवधान)

Order please ! जितने शब्द हैं, वे शब्द अपनी अपनी भूमिका में पार्लियामेन्ट्री या अनपार्लियामेन्ट्री होते हैं।

श्री उमरावसिंह ढाबरिया : अच्छी बात है।

श्री उपाध्यक्ष : मेरा निवेदन करना इस वक्त में यह है कि आप जो सीधे ही किसी बात को "झूठ" कह देते हैं, आप लाखों व्यक्तियों के प्रतिनिधि होकर आते हैं, उस हिसाब से आपको उतनी जिम्मेदारी भी रखने की आवश्यकता है। आप जज के रूप में बैठते हैं, फिर फरीक पर एक दम इल्जाम थोप दें, यह शोभा नहीं देता है। यह सदन की प्रतिष्ठा के प्रतिकूल है–यह मैं संकेत कर रहा हूं।

श्री उमरावसिंह ढाबरिया : एक पोइंट ऑफ ऑर्डर उठाया था, उसका जवाब नहीं मिला। चेअर ने कहा, चेअर की बात हो गई। मैं कहना चाहता हूं कि 'झूठ' शब्द के लिए आपके पद से यह व्यवस्था दी गई, आसन की ओर से तब, आज कहना शुरू किया। मेरे और मुख्य मंत्री के बीच आपके सामने एक दिन बहस हुई और मुख्य मंत्री ने कहा था–'झूठ, झूठ, झूठ, झूठ'। आसन द्वारा, चूंकि वे बहुत बड़े आदमी हैं, सदन के नेता हैं, इसलिए 'झूठ' कहने पर एक्शन नहीं लिया। हम छोटे आदमी हैं, ऑपोजीशन में बैठते हैं, इसलिए कुछ कहते हैं तो आसन रोकता है–यह मुझे शर्म के साथ कहना पड़ता है।

श्री उपाध्यक्ष : मैंने 'झूठ' को...

श्री उमरावसिंह ढाबरिया : आप प्रोसिडिंग्ज लेकर देख लीजिये। मुख्य मंत्री ने इस शब्द का प्रयोग किया और आपके सामने किया।

श्री उपाध्यक्ष : मैं 'झूठ' शब्द को बिल्कुल अनपार्लियामेन्ट्री नहीं बता रहा हूं। माननीय सदस्य समझते हैं...

श्री उमरावसिंह ढाबरिया : वे बोलें तो अनपार्लियामेन्ट्री नहीं है और हम बोलें तो अनपार्लियामेन्ट्री है।

श्रीमती कमला बेनीवाल : मैंने आपकी बात को झूठ नहीं बताया।

श्री उमरावसिंह ढाबरिया : झूठ नहीं बल्कि असत्य बोलते हैं, उसको हम कैसे कबूल करें ?

श्री उपाध्यक्ष : असत्य बोलते हैं, ठीक लफ्ज है; आपके संकेत के लिए कह रहा हूं। सत्य के रूप में नहीं कह रहा हूं।

श्री रामानन्द अग्रवाल : उपाध्यक्ष महोदय......

श्री फूलचन्द जैन (सुजानगढ़) : Point of order, Sir, मैं निवेदन करना चाहूंगा कि अभी माननीय सदस्य ने आसन से व्यवस्था देने के बाद में भी शब्द जो प्रयोग किये हैं वे उचित नहीं हैं, उनको एक्सपन्ज कर दिया जावे।

श्री उमरावसिंह ढाबरिया : आसन आपसे ज्यादा होशियार है।

श्री फूलचन्द जैन : 'यह शर्म की बात है' यह जो आपने कहा है ये शब्द निकाल दिये जाने चाहियें।

श्री उपाध्यक्ष : Hon Deputy Minister please! Continue.

श्री रामानन्द अग्रवाल : पोइन्ट ऑफ ऑर्डर उठाना चाहता हू। अभी कहा है कि भीलवाड़ा में बस चल रही है।

श्री फूलचन्द जैन : मेरे पोइन्ट ऑफ ऑर्डर की क्या व्यवस्था है ?

श्री उपाध्यक्ष : आपके पोइन्ट ऑफ आर्डर में ऐसी कोई व्यवस्था देने जैसी बात नहीं है; मैंने केवल माननीय सदस्यों को समझाया है।

श्री मानसिंह महार : माननीय उपमन्त्राणी ने यह कहा कि भीलवाड़ा में रोडवेज की बसें चलती हैं।

श्री उपाध्यक्ष :It has been clarified. The point of order is ruled out.

श्री मानसिंह महार : क्लैरिफिकेशन नहीं हुआ ?

श्री उपाध्यक्ष : It has been clarified.

श्रीमती कमला बेनीवाल : एक दूसरा बहुत बड़ा ऐतराज उठाया गया कि पेसेन्जरों को इस कारण से दिक्कत होती है, परेशान होती है, रास्ते में पड़े रह जाते हैं और बहुत से मैकेनिकल डिफेक्ट और दूसरे डिफेक्ट हो जाते हैं। मैं बताना चाहती हूं कि हमारे जो ये ब्रेक डाउन्स हैं उनका मुकाबला अगर हम उन राज्यों के ब्रेक डाउन से करें, जिनमें बीस-बीस साल से चलती हैं; यू०पी०, मद्रास आदि तो इनके मुकाबले में भी हमारा ब्रेक डाउन का रेश्य कम है, बहुत कम है।

यह भी बताना चाहूंगी कि जब से रोडवेज चालू हुई, चालू होने के एक-दो साल तक बहुत ज्यादा दिक्कतें हुई और बहुत से यात्रियों को कष्ट भी उठाने पड़े। पर पिछले साल, छः महीने से स्थिति में सुधार हुआ है और माननीय सदस्य भी मानेंगे कि हमारा ब्रेक डाउन कम होने लगा है और यह मामला दो परसेन्ट से भी नीचे आ गया है और उम्मीद करती हू कि आप सब लोगों के कोऑपरेशन और सद्भावना से यह काम आगे बढ़ता जावेगा।

आखिर में मैं यह जानकारी देना चाहती हूं कि चाकसू से आने वाले माननीय सदस्य ने कहा कि मेलों पर जब हमको पहले जो सुविधा मिलती थी वह अब नहीं मिलती। पहले प्राइवेट बस ऑपरेटर्स ज्यादा बसें लगा देते थे तो इससे असुविधा नहीं होती थी। मैं बताना चाहूंगी कि आज भी जब कहीं पर मेला या कोई और सम्मेलन वगैरह होते हैं जो पुराने समय से चले आते हैं तो उन पर रोडवेज भी अतिरिक्त संख्या में अपनी बसें लगाता है और किसी प्रकार की कोई असुविधा जनता को हो, ऐसा मौका नहीं दिया जाता। अभी शीतलाअष्टमी का मेला भरा। उस पर पचास अतिरिक्त गाड़ियां लगाई गई थीं और १४ प्राइवेट ऑपरेटर्स को भी अलाऊ किया था। तो असुविधा नहीं हुई और हमारे जो एडीशनल मैनेजर थे बराबर वहां देखते रहे। जनरल मैनेजर भी आठ नौ बजे रात को वहां जाकर

(श्रीमती कमला बेनीवाल)

आये हैं। तो ऐसा कहना कि कोई देखने वाला नहीं था, बहुत लोग परेशान हो रहे थे; इस तरह से गलत पिक्चर प्रिन्ट करना उचित नहीं है।

एक मुद्दा यह उठाया गया कि राष्ट्रीयकरण की नीति, समाजवाद की नीति, समाजवाद के नाम पर इसे जारी करना उचित नहीं है, यह सही नीति नहीं है और राष्ट्रीयकरण उपयुक्त नहीं है। मैं इस बात को उनकी तरफ से जिनकी तरफ से यह कही गई है उनके हिसाब से सही मानती हूं। जिस तरह के समाज-निर्माण में, व्यवस्था में, उसके ढांचे में जो विश्वास करता है उस दृष्टि से उनको ऐसा ही कहना उचित लगता है।

पर हम अपने सिद्धान्त के प्रति निष्ठावान् हैं, लगनशील हैं और उतने ही निष्ठावान् और लगनशील हैं जितना कोई भी इन्सान अपनी जिन्दगी के प्रति हो सकता है। कोई भी प्रतिक्रियावादी, पूंजीवादी शक्ति यह समझे कि कांग्रेस मखौल करती है, समाजवाद का नाम लेकर और नारा है यह उसका केवल. यह मैं समझता हूं कि उनकी वैसी ही गलतफहमी है जैसी उस वक्त इन लोगों की जब हम देश की स्वतन्त्रता के लिये लड़ते थे और वे यह समझती थीं शक्तियां कि हिन्दुस्तान आजाद नहीं होगा।

श्री मानसिंह महार (आमेर) : On a point of clarification, Sir,......

श्री उपाध्यक्ष : माननीय सदस्य आसन को इतना ज्यादा याद दिलाते हैं कि वे आज्ञा का कभी उल्लंघन नहीं करते, परन्तु पोइन्ट ऑफ इन्फोर्मेशन इस तरह से उठाना हो, उनका आज्ञा का उल्लंघन करना है। इसलिये मैं उनसे विनम्र निवेदन करूंगा कि बीच में इस तरह से व्यवधान न करें।

श्री मानसिंह महार : उपाध्यक्ष महोदय, मन्त्राणीजी गलत बात कह रही हैं।

श्रीमती कमला बेनीवाल : मैं गलत बात नहीं कर रही। तथ्यों के आधार पर कह रही हूं। आपने, हमने दोनों ने देखा है कि चेन्ज लाकर रहे हैं, आजादी लेकर रहे हैं। इसलिये मैं मानती हूं कि इस देश में समाजवाद आवेगा। वह आपकी शक्ति से नहीं आवेगा, जनता की शक्ति से आवेगा।

तो समाजवाद की नीति के अन्तर्गत राष्ट्रीयकरण एक बहुत बड़ा कदम है। क्योंकि हम जानते हैं और जैसा अलवर से आने वाले माननीय सदस्य ने कहा कि राष्ट्रीयकरण की नीति से हम समाज के अन्दर हो रहे शोषण को बन्द करना चाहते हैं।

श्री मानसिंह महार : यह तो पूछिये बेचारों को, तनख्वाहें आप क्या देते हैं?

श्रीमती कमला बेनीवाल : मूल मुद्दा समाजवाद के साथ यह भी समझना चाहिये कि आप रोज रोज टैक्स के बारे में ऐतराज करते हैं तो नॉन टैक्स रेवेन्यू के लिये जब हम प्रयत्न करते हैं तो उसके प्रति आपका रुख सहयोगशील होना चाहिये, न कि विरोधात्मक। अगर सचमुच में आप जनता को राहत देने का बीड़ा उठाकर आये

(श्रीमती कमला बेनीवाल)

हैं यहां तो इस तरह की रीति-नीतियों का प्रबल समर्थन करना चाहिये। उनको खत्म करने का प्रयत्न नहीं करना चाहिये।

मैं इतना सा निवेदन करना चाहूंगी कि अन्य माननीय सदस्यों ने जो कुछ छोटे-मोटे ऐतराज उठाये होंगे, अव्यवस्था के बारे में और दूसरी बातों के बारे में उनकी बाबत जांच करके अधिक से अधिक सुविधा लोगों को देने का प्रयत्न हम करेंगे और जितनी ज्यादा कम खर्च के साथ में ज्यादा सुविधा प्राप्त हो सके उसमें प्रयत्नशील रहेंगे, इसलिये यह प्रगतिशील संस्थान है और काफी उसका भविष्य उज्ज्वल है।

इसकी तरक्की के लिए हम कॉर्पोरेशन भी बना रहे हैं जिससे आर्थिक कठिनाइयां हमारी हल हो सकें और आप महानुभाव जो इसका विस्तार चाहते हैं वह भी कर सकें और जितनी असुविधाएं हैं वे भी मिट सकें, इसको ध्यान में रखते हुए आप अपने कटौती प्रस्ताव वापिस लेंगे, ऐसी मुझे आशा है और इन मांगों को स्वीकार करेंगे।

श्री रामानन्द अग्रवाल (अलवर): उपाध्यक्ष महोदय, एक पोइन्ट। एक तो मैं माननीय मन्त्राणी जी से यह जानना चाहूंगा कि पिछले सदन में यह गवर्नमेन्ट ने अपनी' पॉलिसी डिक्लेअर की थी कि रोडवेज का किराया होगा वह कॉरेस्पोन्डिंगली रेलवे से अधिक नहीं होगा और उसके माफिक कुछ किराया कम भी किया था, ऐसा मुझे याद है। अलवर का ३ रु० ८२ पैसा कर दिया था। अब उन्होंने उस पॉलिसी को छोड़कर रेट बढ़ा दी है। जैसा कह सकता हूं, अलवर का रेलवे का मेल का किराया ३ रु० ६५ पैसे हैं और रोडवेज का ४ रु० ३५ पैसे हैं। तो इस सम्बन्ध में सरकार ने जो आश्वासन दिया था और उसकी नीति भी है, तो इस दृष्टि से इसका उत्तर दें। दूसरा मैंने यह प्रश्न उठाया था कि लेबर का पार्टीसिपेशन इस संस्थान के प्रबन्ध में क्या होगा?

श्री मानिकचन्द सुराणा (कोलायत): उपाध्यक्ष महोदय······

श्री उपाध्यक्ष: इसका जवाब पहले दे देने दें।

श्री मानिकचन्द सुराणा (कोलायत): साथ साथ में इसका भी दे देंगी।

श्री उपाध्यक्ष: पहले एक एक का देने दें, फिर भूल जावेंगी सब एक साथ।

श्रीमती कमला बेनीवाल: उपाध्यक्ष महोदय, किराये के सम्बन्ध में मुझे निवेदन यह करना है कि ऑपरेशन का जो खर्चा आज के दिन है उसको मद्देनजर रखते हुए भी हम चार नये पैसे प्रति मील से कम करने की स्थिति में नहीं हैं। और अगर इस हालत में रहते हैं तो कम हो सकता था। पर पैसेन्जर टैक्स लग गया, इसके कारण से यह फेयर बढ़ गया है। इसलिए इतना बहुत ही कम करते करते भी इससे कम जाने की स्थिति में आज नहीं हैं।

दूसरे मैनेजमेंट के बारे में आज मैं कुछ कहने की स्थिति में नहीं हूं कि कितना लेबर का उसमें हिस्सा होगा। इस बात पर विचार किया जावेगा किसी वक्त में। उस वक्त कहने की हालत में हो सकती हूं।

श्री मानिकचन्द सुराणा : बूंदी के कन्ट्राक्टरों की रिट्रोस्पेक्टिव इफेक्ट से तनख्वाएं कम कर दी हैं, उसका स्पष्टीकरण कर दें।

श्रीमती कमला बेनीवाल : मैंने अन्त में निवेदन किया था कि कुछ सुझाव और ऐतराज बाकी रह गये हैं, जिनकी जांच करने के बाद में मैं आवश्यक कार्यवाही कर सकूंगी। तो उसमें आपकी भी बात है।

श्री उपाध्यक्ष : नेक्स्ट। श्री मानसिंहजी महार।

श्री राधाकृष्ण गोयल (टोंक) : टोंक नगर में प्रति मनुष्य के आने-जाने पर रोड-वेज़ एक आना अतिरिक्त लेती है। इसके सम्बन्ध में स्पष्टीकरण चाहता हूं।

श्रीमती कमला बेनीवाल : यह प्रश्न माननीय सदस्य ने पहले भी उठाया था। इसकी स्थिति यह है कि यह एक आना म्यूनिसिपैलिटी चार्ज करती है, इसलिये कि पैसेन्जर के बैठने का प्रबन्ध म्यूनिसिपैलिटी करती है। इस पर अगर ऐतराज है तो हमने इस बारे में अपने विभाग को मूव किया है, अगर वह इस तरह की व्यवस्था करने की स्थिति में होगा तो मीट ग्रान्ट इसे कर देंगे। वह उठ भी सकता है। तब तक आप सब्र करेंगे, ऐसी आशा है।

(कुछ माननीय सदस्य बोलने खड़े हुए)

श्री उपाध्यक्ष : Order! Order please!! In the end I would express that the Hon. Members, I am sure, would never like to pass a verdict on prima facie evidence. Therefore, I had only cautioned just now that when strong observations are to be made by Hon. Members, they should always be careful of their responsible position.

श्री मानिकचन्द सुराणा : किसको एप्लाई करता है साहब यह?

श्री उपाध्यक्ष : It is my humble advice to all the Hon. Members including myself.

(विराम)

प्रश्न यह है कि मांग संख्या ३, मुख्य शीर्षक ११–गाड़ियों पर कर के सम्बन्ध में ३१ मार्च, १९६५ को समाप्त होने वाले वर्ष में किये जाने वाले व्यय के निमित्त राज्यपाल महोदय को ७,७४,०००) रुपये तक की राशि प्रदान की जावे।

(स्वीकृत)

मांग संख्या ३ स्वीकार की गई।

(विराम)

प्रश्न यह है कि मांग संख्या २८ मुख्य शीर्षक ५७–सड़क तथा जल परिवहन योजनाओं के सम्बन्ध में ३१ मार्च, १९६५ को समाप्त होने वाले वर्ष किये जाने वाले व्यय के निमित्त राज्यपाल महोदय को १,६४,००,०००) रुपये तक की राशि प्रदान की जावे।

(स्वीकृत)

मांग संख्या २८ स्वीकार की गई।

(विराम)

(श्री उपाध्यक्ष)

प्रश्न यह है कि मांग संख्या ४५, मुख्य शीर्षक ११४–सड़क तथा जल परिवहन योजनाओं पर पूंजी की लागत के सम्बन्ध में ३१ मार्च, १९६५ को समाप्त होने वाले वर्ष में किये जाने वाले व्यय के निमित्त राज्यपाल महोदय को १,२८,०५,०००) रुपये तक की राशि प्रदान की जाये।

(स्वीकृत)

मांग संख्या ४५ स्वीकार की गई।

(विराम)

सदन की बैठक सोमवार प्रातःकाल ८ बजे तक के लिए स्थगित की जाती है।

(तदनन्तर सदन की बैठक म० प० २ बज कर २४ मिनट पर सोमवार, दिनांक २३ मार्च, १९६४ के म० पू० ८ बजे तक के लिए स्थगित हुई)

संक्षिप्त-विवरण

(शनिवार, दिनांक २१ मार्च, १९६४)

स्तम्भ

१. स्थगन-प्रस्ताव

हनुमानगढ़ में शान्त प्रदर्शनकारियों पर कुछ व्यक्तियों द्वारा लाठी प्रहार के सम्बन्ध में सर्व श्री रामानन्द अग्रवाल, केदारनाथ एवं हरिराम चौहान, सदस्य विधान सभा के स्थगन - प्रस्तावों को सदन में प्रस्तुत किये जाने की अनुमति नहीं दी गई।

उप-गृह मंत्री इस सम्बन्ध में दिनांक २३ मार्च, १९६४ को एक वक्तव्य देंगे।

२. मंत्री द्वारा वक्तव्य

श्री भीखाभाई, श्रम मंत्री ने कोटा ट्रांसपोर्ट लिमिटेड, कोटा द्वारा कुछ कर्मचारियों को नौकरी से हटा दिये जाने से उत्पन्न स्थिति के सम्बन्ध में एक वक्तव्य दिया।

३. आय-व्ययक, १९६४-६५

द्वितीय अवस्था

अनुदानों की मांगों पर मतदान

१. मांग संख्या ३, मुख्य शीर्षक ११–गाड़ियों पर कर

२. मांग संख्या २८, मुख्य शीर्षक ५७-सड़क तथा जल परिवहन योजनायें

स्तम्भ

१५ **३. मांग संख्या ४५, मुख्य शीर्षक ११४– सड़क तथा जल परिवहन योजनाओं पर पूंजी की लागत**

उपरोक्त मांगें श्री भीमसिंह उप-मंत्री एवं श्रीमती कमला बेनीवाल उप-मंत्रिणी द्वारा प्रस्तावित की गईं। इन मांगों पर कुल ७२ कटौती प्रस्ताव प्रस्तुत किये गये।

१६ सरकार की ओर से उप-मंत्री श्री भीमसिंह तथा उप-मंत्रिणी श्रीमती कमला बेनीवाल ने बहस का उत्तर दिया। तत्पश्चात् मांगें सदन द्वारा स्वीकार की गईं।

सोमवार, दिनांक २३ मार्च, १९६४ की कार्य सूची

अनुदानों की मांगों पर मतदान

(१) मांग संख्या १६, मुख्य शीर्षक २९– चिकित्सा

२४ (२) मांग संख्या १७, मुख्य शीर्षक ३०– जन-स्वास्थ्य

(३) मांग संख्या ३९, मुख्य शीर्षक ६४– जन-स्वास्थ्य सुधार पर पूंजी की लागत।

शुद्धि-पत्र

(शनिवार, दिनांक २१ मार्च, १९६४)

स्कम्भ संख्या	पंक्ति संख्या	अशुद्धि	शुद्धि
१	२	३	४
१	१	दिनाक २१	दिनांक २१
१ व ११	क्रमशः १० व शीर्षक	भीलवाडा	भीलवाड़ा
६	शीर्ष	मुराणा)	सुराणा)
६	अन्तिम से ७	क दिया	कर दिया
१६	शीर्षक	प्रस्ताव	प्रस्ताव
,,	१४	विषयक में	विषयक
२६ से १४२	शीर्षक	नोट: इन स्तम्भों में जहां कहीं भी "मांग १, २८ व ४५-२१ मार्च, ६४- गाड़ियों पर कर इत्यादि" अथवा अन्य कुछ मुद्रित हुआ है उनके स्थान पर कृपया निम्नलिखित पढ़ें	"मांग संख्या १, २८ व ४५-२१ मार्च, ६४- गाड़ियों पर कर इत्यादि"
२६	अन्तिम से १३	विश्नोई	बिश्नोई
३१	शीर्ष	(श्री नाथ लाल	(श्री नाथूलाल
३२	अन्तिम से ८ व ९	४० श्री मानिकचन्द सुराणा (कोलायत):	श्री मानिकचन्द सुराणा (कोलायत):—
३७	२३	श्री मथुरे विहारो	४० श्री मथुरेशबिहारी
८१	२	श्री जितेन्द्रसिंह : मसूदा।	श्री जितेन्द्रसिंह, मसूदा
८४, ८८	क्रमशः प्रथम अन्तिम	विश्नोई	बिश्नोई
१११	२	डाबरिया	ढाबरिया

१	२	३	४
१३४	अन्तिम से ६	श्री उमरावसिह	श्री उमरावसिंह
१३५	२	ढ़ाबरिया	ढाबरिया
१३७	शीर्ष	ढ़ाबरिया)	ढाबरिया)
१८८	प्रथम	That is,	That is
१९४	२१	श्री भैरासिंह	श्री भैरोंसिंह
१९६	१२	श्री भीमासह	श्री भीमसिंह
२०१	शीर्ष	(सतीश्चन्द्र अग्रवाल)	(श्री सतीशचन्द्र अग्रवाल)
२१०	अन्तिम से ८	श्री बरतुल्ला	श्री बरकतुल्ला
२११	,, ,, ११	श्री मानसिह महार	—
२१२	प्रथम	(श्री भीमसेन से)	(श्री भीमसिंह से)
२१७	३	श्री भ ोंसिंह	श्री भैरोंसिंह
२१८	प्रथम	महार	श्री महार
,,	६	श्री कृष्ण गोयल	श्री कृष्णकुमार गोयल
२२३	अन्तिम से ५	ढ़ा रिया	ढाबरिया
२२४	१२	श्री वेनीवाल	श्री बेनीवाल
२३०	२	माननय	माननीय
२३३	शीर्ष	बेवीवान	बेनीवाल)
,,	२१	श्रोमती	श्रीमती
२३६	४	नीवाल	बेनीवाल
,,	अन्तिम से २	facie	facie
२४४	अन्तिम से ६	कार्य सूची	कार्य–सूची